N° 300 • OCTUBRE 2015 • Argentina $ 45

auto test



CONTACTO DESDE EUROPA

NUEVOS BOXSTER Y CAYMAN GT4

EDICION 300

PRUEBAS


Ford EcoSport 2.0


Honda HR-V CVT


Renault Duster 4x4

SUV compactos a examen

VW GOLF VARIANT



PEUGEOT 308 HDi



- Renault Fluence GT2
- Alfa Romeo Giulietta
- Renault Mégane III 1.6

ISSN 1514-0016

Desde Alemania

TODO EL SALON DE FRANKFURT

MANEJAMOS EL NUEVO VW PASSAT



Escaneado con CamScanner

300
OCTUBRE 2015

auto test

Sumario



Cada dos años se celebra la exposición de la ciudad alemana, que es una de las más importantes del sector. En su edición número 66 fuimos a conocer las novedades más importentes.



Encontramos una unidad en perfecto estado de conservación de uno de los iconos de la industria automotriz. Con más de 30 años sigue enamorando por sus líneas y su motor con seis cilindros (bóxer) y 300 CV.



RENAULT
ALASKAN CONCEPT

ADELANTO NACIONAL

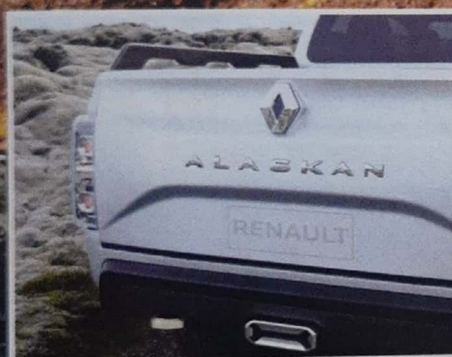
Así es el prototipo de la primera pick-up mediana que Renault producirá en su historia. Se llama Alaskan y su presentación en París resonó en nuestro país por su ya pactada fabricación en 2018 en Santa Isabel, Córdoba, donde el rombo tiene su polo productivo y donde también se construirán las Nissan NP-300 Frontier y la "chata" de Mercedes-Benz.

Si bien no hay fotos del interior, el material develado es suficiente como para empezar a tener una idea de la futura pick up. En medidas es similar al producto de la marca japonesa y desde Renault aseguran que la versión final medirá lo mismo que este prototipo, mientras que hay algunos detalles que cuesta creer que entrarán en producción, como los espejos exteriores con cámara para tomar fotos de paisajes. También llaman la atención las llantas de aleación de 21 pulgadas, la iluminación frontal y trasera de Led y la cantidad de accesorios que invitan al esparci-









miento. A pesar de esto último, en Renault aseguran que tendrá un perfil apto para el trabajo gracias a un chasis resistente que dará un buen desempeño dinámico y despeje del suelo. En sintonía con el ritmo laboral, la caja tendrá una capacidad cercana a la tonelada, mientras que los motores serán los empleados en el furgón Máster: 2.3 de 163 CV y 2.9 de 190 CV, cuyas cajas aún son un misterio. La develación del modelo final tendrá lugar el año que viene en Barcelona, España, cuando se terminará de conocer su estética definitiva, el interior, equipamiento y variedad de carrocerías. Luego de eso, restarán dos años para que (¿la Alaskan?) llegue al país.

Carta del Director

300 meses



Desde aquel comienzo de **road test** a fines de 1990 han pasado casi veinticinco años. Y digo "casi" porque los cumplimos el mes que viene, edición que será motivo de grandes festejos que preferimos no adelantar.

No me parece tan lejana la tímida salida a los kioscos de aquel Nº 1. Era una verdadera prueba de fuego cuyo resultado estaba en manos de los lectores que nos habían seguido en Parabrisas durante años. ¿Nos seguirían en **road test** a pesar de la modesta campaña de lanzamiento? Fue una jugada audaz, atrevida. Solo sabíamos que nuestra imagen (la de Jorge Augé y la propia) era bien conceptuada entre los responsables de las terminales luego de años desenvolviéndonos en el sector editorial del mundo del automóvil.



Recuerdo la tapa de la primera edición de **rt** con un Peugeot 504 haciendo slalom entre conos naranjas en el asfalto que conduce a Pampa del Leoncito, aprovechando la invitación de mi amigo Ricardo Zunino, dueño de una posada en Barreal.

Cuando recibimos los primeros datos de venta supimos que no estábamos equivocados. Teníamos un caudal de lectores que confiaba en nosotros a pesar del cambio de equipo.

Más tarde fuimos quemando etapas, y después nos asociamos con Motorpress Stuttgart y, tiempo después, negociamos el total del paquete accionario con la empresa alemana. Así fue como **road test** cambió su nombre por **auto test** con logo rojo y blanco, abandonando el azul y amarillo.

Hoy, hace trescientos meses que transitamos el mismo camino con nuestros incondicionales lectores de todo el país.

A ellos, al sector automotriz en general, a nuestros anunciantes, a los distribuidores, a los amigos que fuimos cosechando en este largo camino y confiaron en nosotros, gracias. Muchas gracias.



Carlos F. Figueras
DIRECTOR

LANZAMIENTO

MERCEDES-BENZ VITO

Ya salió al mercado el nuevo utilitario de la casa alemana que se produce en Virrey del Pino y se ubica por debajo de la Sprinter. Por el momento se ofrece en versiones Furgón y Furgón Mixto (cinco pasajeros), y tienen un largo de 5,14 metros, un ancho de 1,98 m, un alto de 1,91 m y una distancia entre ejes de 3,20 metros. También comparten el motor diésel de cuatro cilindros, 16 válvulas y 1,6 litros de cilindrada que tiene una potencia de 114 CV y un par de 27,5 kgm entre las 1.500 y 2.500 rpm. Está asociado a una caja manual de seis marchas y es de tracción delantera. Ambas configuraciones presentan un nutrido equipamiento, y más allá de las particularidades de cada una, comparten el asistente de arranque en pendientes, el asistente de vientos laterales y detector de fatiga, aunque solo ofrece airbag para conductor, dado que en este tipo de vehículos no es obligatorio por ley el del acompañante. Para más adelante se prevé la llegada de las versiones Combi y Tourer, destinadas para el transporte de pasajeros, pero mientras tanto, la Vito se comercializa en versiones Furgón V1 (U$S 34.820), Furgón V2 (U$S 35.360), V1 con aire (U$S 36.980) V2 con AA (U$S 37.520) y Furgón Mixto (U$S39.990). Todos con una garantía de un año sin límite de kilometraje.





DS 3 EDICION LIMITADA 1955

DE COLECCION



Llegaron las 60 unidades de la edición especial del DS 3 que conmemora la presentación del primer modelo de la marca en 1955. En total se fabricaron 1380 unidades, las cuales se dividieron en grupos de sesenta para ser repartidos en 23 países, entre ellos, la Argentina. Entre lo novedoso se encuentran los faros de xenón Full Led (disponibles solo en el tope de gama), doble salida de escape, llantas específicas y emblemas alusivos al aniversario del modelo. Por otro lado, mantiene el motor 1,6 de 16 válvulas de 120 CV y 16,3 kgm asociado a una caja manual de cinco velocidades, y quien pague los $310.000 que cuesta este DS 3 especial obtendrá un certificado de autenticidad y una placa grabada con la numeración de su vehículo.



BENTLEY S3 CONTINENTAL FLYING SPUR

UNA JOYA STONE

En el último Festival de la Velocidad de Goodwood, Reino Unido, se subastó el auto que fuera propiedad de Keith Richards, guitarrista de los Rolling Stones, quien lo compró en 1965 en Londres. Teniendo en cuenta la fama del ex propietario y el hecho de que se trata de un vehículo del cual solo se produjeron 86 unidades, no resulta descabellada la suma que se llegó a pagar por él: 763.100 libras, es decir, más de un millón de euros. Bautizado por el guitarrista como "Blue Lena" en homenaje a la cantante de jazz Lena Horne, Richards vendió este Bentley en 1978, y desde entonces solo tuvo tres dueños; el último es el que lo restauró por completo para luego ser subastado semanas atrás.





CRISIS EN VOLKSWAGEN

LA HORA MAS DIFICIL

Todo comenzó a mediados de 2014, cuando la ONG internacional "Council on Clean Transportation", contrató a la Universidad del Oeste de Virginia en Estados Unidos para realizar un estudio sobre las emisiones contaminantes de tres vehículos diésel bajo condiciones de manejo normales en ese país. Así, dos profesores y dos alumnos de dicha casa de estudios probaron por 1.500 kilómetros un Volkswagen Vento y un BMW X5, y un VW Passat durante otros 2.000 km. En los tres se midieron los gases mediante un complejo sistema de estudio. Estos ya habían sido probados por la ONG, aunque de manera menos rigurosa, y en ellos ya habían encontrado cifras alarmantes de contaminación (salvo en el BMW), las cuales fueron corroboradas por el grupo universitario: hasta 35 veces más en lo declarado oficialmente por VW en emisión de Nox (nitrógeno) en el Vento, y otras 20 del mismo gas en el Passat. Al parecer, Volkswagen habría instalado un software capaz de reconocer si el auto era sometido a un control de contaminación, que activaba una serie de medidas para que el nivel de emisiones se mantuviera dentro de los límites legales, pero una vez en la calle, éste se apagaba. ¿Por qué esto no salió a la luz anteriormente? Porque las mediciones de gases contaminantes las llevan adelante cada fabricante y luego las comunica, por lo que en Estados Unidos se basan en la "buena fe" de la empresa. Es por eso que el ex CEO del Grupo, Martin Winterkorn se disculpó de la siguiente forma en nombre de la empresa: *"Lamento profundamente que hayamos roto la confianza de nuestros clientes y el público"*. En definitva, están bajo la lupa 482 mil autos Volkswagen y Audi en Estados Unidos que equipan el motor 2.0 TDi de cuatro cilindros, y son los modelos desde el 2009 hasta 2014 de los Vento, Golf, Passat, Beetle y A3, respectivamente. Hasta el cierre de esta edición las consecuencias fueron la dimisión de Martin Winterkorn al frente del conglomerado alemán y la asunción de Matthias Müller, ex Porsche; el conocimiento de la posible multa en Estados Unidos que ascendería a los 18 mil millones de euros; la caída de las acciones en la bolsa de Frankfurt; el comienzo de una investigación interna en la casa alemana; y una reunión para el 6 de este mes convocada por la Unión Europea para analizar el caso y su impacto en ese continente. De confirmarse el mismo fraude, la cifra de autos "retocados" ascendería a 11 millones.

La frase

"Mi tarea más urgente es recuperar la confianza del grupo Volkswagen".

Mathias Müller, nuevo CEO del Grupo Volkswagen, tras asumir su nuevo cargo tras la renuncia de Martin Winterkorn.





INTERNACIONAL

ASI ES EL NUEVO CIVIC

La primera generación del Civic debutó en Estados Unidos en 1972 y desde entonces se convirtió en el modelo más vendido de la casa japonesa en todo el mundo. Cuarenta y tres años después, se presentó la décima etapa en la vida de este sedán que presenta cambios por doquier y una variedad de carrocerías bien completa.

Por un lado, estrena una nueva estructura, que le permite ser más bajo pero más ancho, más largo, y tener una distancia entre ejes que favorecerá a una mejor habitabilidad. Por fuera están claras las modificaciones en su trompa, pero sobre todo en el remate posterior, donde la suave caída del techo se une con el baúl. Puertas adentro se notan de un vistazo los cambios: el instrumental dejó de presentar la información en dos escalones y lo aúna en un tablero convencional que mezcla información digital y a aguja; asimismo, en la consola ahora equipa una pantalla táctil de 7".

Por el lado de la motorización se destacan dos nuevos motores nafteros. Uno es un 2,0 litros de cilindrada DOHC i-VTEC, de cuatro cilindros y 16 válvulas que se asocia a una caja manual de seis marchas o una automática del tipo CVT; el otro es un 1.5 con inyección directa y turbocompresor de cuatro cilindros y 16 válvulas, que estará únicamente acoplado a una CVT.

En cuanto a las versiones que habrá disponibles, Honda planea una hatchback, otra coupé, una Type-R y una intervenida por la división deportiva Si, lo que conformará la gama más completa en los 43 años de historia que tiene el Civic. ¿Cuándo llegará a esta parte del mundo? Hasta el cierre de esta edición no hubo palabras oficiales, aunque, desde medios brasileños, país donde actualmente se fabrica la novena generación del sedán, aseguran que llegará el año que viene.

PRUEBAS DE CHOQUE

Hilux, 5 y 4 estrellas



El mes pasado el organismo que evalúa la seguridad de los autos de la región, Latin NCAP, realizó cuatro pruebas de choque a distintos vehículos. La más destacada fue la de la nueva generación de la Toyota Hilux, pick up que ya se produce en Zárate pero que aún no salió al mercado. La unidad chocada fue traída desde Tailandia y equipaba tres airbags delanteros (frontales y de rodillas para conductor), obteniendo la puntuación máxima en seguridad para adultos y cuatro estrellas en la de niños. Por otro lado, también se probó la seguridad del Hyundai Grand i10, el cual tuvo un pobre desempeño al no conseguir ninguna estrella para adultos y solo dos, para los niños. Cabe aclarar que esta unidad no contaba con airbags, por lo que el resultado de un i10 en venta en el país podría haber sido mejor. Sin embargo, Latin NCAP remarcó: *"La carrocería fue considerada inestable y no pudo soportar mayores cargas"*. Al cierre de esta edición aun no se conocían los vehículos chocados de las otras dos pruebas.

CRONICAS DE UN VIAJERO

Para los amantes del asfalto



Flavio Gabriel Tonelli (flaviotonelli@hotmail.com), lector de **auto test**, es el autor de Crónicas de un viajero, un libro que reúne las aventuras que vive un conductor cuando se lanza a recorrer con su Ford Taunus toda la extensión de la Ruta 197. En su periplo se va cruzando con distintos personajes, como fantasmas, brujas, un asesino, un mochilero, un poeta, una pareja de enamorados, y hasta el mismísimo Diablo, a medida que se detiene en diferentes localidades, y esos encuentros son los que dan vida a este libro. El mismo es publicado por Editorial Dunken

PORSCHE MACAN S

¡AL FIN LLEGO!



Es el SUV hermano menor del Cayenne que en Europa se lanzó hace tres años, pero que recién el mes pasado llegó al país, básicamente demorado por los impuestos internos. Mide 4,69 metros de largo, tiene un alto de 1,62 m y una distancia entre ejes de 2,80 m, por lo que rivaliza en nuestro mercado con los Audi Q5 y BMW X3. Por supuesto que cuenta con un variado equipamiento de confort y seguridad, mientras que el motor que monta es uno naftero V6 biturbo 3,0 de 340 CV y 460 Nm, asociado a una caja automática PDK de doble embrague de siete marchas, que transmite lo bueno del motor a las cuatro ruedas. Cuenta con el sistema Sport Chrono que optimiza el rendimiento del motor, y el Active Suspension Management, que ajusta la suspensión de acuerdo al tipo de manejo y superficie. Si al principio se destacaron los impuestos internos y su injerencia en la demora de la llegada del Macan, hay que finalizar remarcando que también influyen en su precio final, claro: US$ 300.000.

CITROËN C3 SOUNDTRACK

Suena bien

Basado en la versión media Tendance Pack Secure, el Soundtrack es una edición limitada de 250 unidades que se destaca por el nuevo equipo de audio. El mismo es Sony y tiene una potencia de 55w, cuenta con cuatro parlantes Sony coaxiales de tres vías y amplificador integrado con Megabass. Además, trae una suscripción Spotify Premium válida por un año y reemplazó los comandos de audio detrás del volante por mandos por voz. El motor es el mismo 1.5 de 90 CV, asociado a una caja manual de cinco marchas. Cuesta $217.500 y cuenta con una garantía de dos años sin límite de kilometraje.



La cifra

219

Fueron las presentaciones internacionales que realizaron las marcas en el Salón de Frankfurt.

#180

Hace 10 años

Como cada dos años en esta época del año, viajamos a Frankfurt, el motor show alemán, en donde hace una década se presentaron 80 novedades internacionales en medio de un contexto complejo del sector. Entre las presentaciones de los anfitriones se destacaron la cuopé descapotable mediana Volkswagen Eos, la BMW Z4, una nueva generación del Mercedes-Benz Clase S, el Porsche Boxster y la primera generación del Audi Q7. Entre las pruebas, aprovechamos el viaje a Europa para conducir los Audi RS4 de 420 CV y Volkswagen Passat. Por otro lado, en Brasil realizamos un contacto del Nuevo Fiat Idea y del nuevo Volkswagen Gol, mientras que en tierras criollas comparamos las versiones diésel de los Peugeot 407, Citroën C5 y Ford Mondeo, y realizamos una prueba off-road con la Land Rover Discovery.



El dato

Según la FIA, 4 de cada 10 sillas infantiles en venta en la Ciudad de Buenos Aires no cuentan con al menos una de las homologaciones requeridas en la Ley de Tránsito de la Ciudad.

¿EVOLUCION?

Por Juan M. Compte



De la Revolución Productiva al Salariazo

En 2003, la industria automotriz argentina fabricó 169.621 autos. Ese año, empleó a 12.051 personas que, en el acumulado de 12 meses, cobraron sueldos por un total de $378,58 millones. En 2014 –último ejercicio anual cerrado disponible–, se produjeron 617.329 unidades. Las terminales tuvieron 33.232 trabajadores directos, que, también al cabo de todo el año, percibieron un total de $12.187,22 millones en salarios.

Momento de empezar con los cálculos. Todos, basados en los datos oficiales de los anuarios de la Asociación de Fábricas de Automotores de la República Argentina (ADEFA). Al cabo de esos 12 años, la producción creció 263,9 por ciento y el nivel de empleo, medido en cantidad de personas, aumentó más del 175,8 por ciento. La masa salarial, en tanto, se expandió en 3119,2 por ciento. En 2003, las fábricas pagaron, en sueldos, $2.231,9 por auto. En 2014, $19.741,9.

La lectura lineal: mayor producción, más empleo, mejores sueldos. Pero la línea se desdibuja cuando se ingresan otras variables. Por caso, horas trabajadas. En 2014, la industria automotriz acumuló más de 33,11 millones de horas trabajadas. Comparado con 2003, significa un crecimiento superior al 154 por ciento. Es decir, inferior a lo que, en igual lapso, avanzó la cantidad de puestos de trabajo. Y, mucho menos, desde ya, de lo que lo hizo el caudal de sueldos pagados. Hace 12 años, cada hora se pagó $29, en promedio (menos de US$ 10, al 31 de diciembre de 2003). El año pasado, $368 (US$ 43, según el tipo de cambio oficial al que cerró 2014).

Los siguientes indicadores no sugieren, precisamente, mejoras de productividad. En 2003, se necesitaron más de 13 personas por auto producido, con 1.081,7 horas trabajadas en el año por cada una. En 2014, más de 18, con 996,4 horas per cápita en 12 meses. Un aliciente: al menos, la mayor cantidad de gente redujo la cantidad de horas trabajadas para fabricar un auto: pasó de 76,8 a 53,6 en ese período.

El balance, hasta ahora, sigue dando más producción, más empleo, más sueldos y menos horas, en promedio, por unidad. ¿Qué ocurrió, entonces, con la rentabilidad? La facturación promedio de la industria por auto vendido pasó de $41.133,6, en 2003, a $230.000, en 2014. Cifra que impacta pero, aunque se relativiza, resulta fuerte si se la lleva a dólares: US$ 14.134, en un caso; US$ 26.894, en el otro. Hubo factores que incidieron en esa mejora de valor: por un lado, la mayor variedad de modelos fabricados; también, más modernos y de mayor gama. Así, en 12 años, la facturación consolidada del sector trepó de $7.113,16 millones –US$ 2.432 millones de entonces– a $145.004,47 millones (US$ 16.955 millones). Es decir, casi 2000 por ciento en pesos y 597 por ciento, en dólares (siempre, a tipo de cambio oficial). En moneda local, las ventas de la industria crecieron casi 12 veces menos de lo que aumentaron los sueldos.

Algo falla en el modelo. Entre 2011, año récord de la industria –con 828.771 unidades fabricadas–, se empleó a 32.307 personas, que trabajaron 46,4 millones de horas y cobraron sueldos por $5.569,9 millones. Pero, en 2014, con una industria más de 25 por ciento menor, las dotaciones sumaron más cápitas (33.232) y la masa salarial fue un 55 por ciento superior. Con 2015, la producción acumulará su cuarto año consecutivo de caída. A las empresas no les queda mucha alternativa que adaptarse a su nueva realidad. Las suspensiones de este año en varias terminales no hacen otra cosa que confirmarlo. Ya de 2013 –año pico de empleo, con 35.426 personas– a 2014, se perdieron 2.194 puestos en la industria automotriz. La facturación del sector se retrajo un 2,5 por ciento. Pero, en pesos, la suma de sueldos pagados creció 24,3 por ciento. Alguna vez, un candidato presidencial prometió "Salariazo" y "Revolución productiva". Hoy, uno parece ser realidad. Pero se financia a costas del otro.

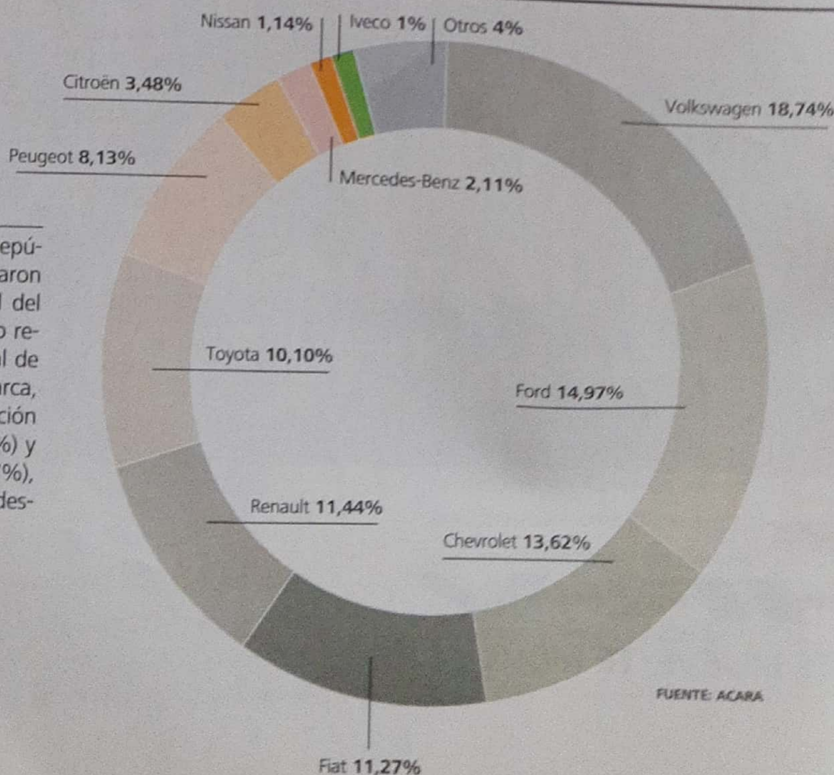
Participación de mercado

AGOSTO 2015

Total 59.77

VOLUMEN ESTABLE

La Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA) informó que, en agosto, se patentaron 54.669 vehículos, lo que representa una caída interanual del 6,3%. De esta manera, en ocho meses, el mercado interno registró 432.531 ventas al público, número 13,9% inferior al de igual período de 2014, según los datos de la entidad. Por marca, está al frente del acumulado Volkswagen, con una participación de mercado del 18,74%. Completan el podio Ford (14,97%) y Chevrolet (13,62%). Siguen Renault (11,44%), Fiat (11,27%), Toyota (10,1%), Peugeot (8,13%), Citroën (3,48%), Mercedes-Benz (2,11%), Nissan (1,14%) e Iveco (1%).



FUENTE: ACARA



PRODUCCION POR CATEGORIAS

Tipo de vehiculo	Jul-15	Ene-Ago 2014	Ene-Ago 2015
Automóviles	26.370	218.632	175.778
Utilitarios	19.822	126.176	128.125
Pesados	0	12.939	3.313
Furgones	0	0	0
Transporte de carga	0	11.833	3.082
Transporte de pasajeros	0	1.106	231
Sin clasificar	1.761	0	8.310
Total	**45.253**	**357.747**	**315.526**

FUENTE: ADEFA.

EXPORTACIONES POR CATEGORIA

Categoría	Aug-15	Ene-Ago 14	Ene-Ago 15
Automóviles	9.264	123.065	82.388
Utilitarios	11.261	91.736	87.397
Pesados	0	8.071	583
Sin clasificar	830	0	5.110
Total	**21.355**	**222.902**	**175.478**

Fuente: ADEFA.



PRODUCCION, EN POSITIVO

En agosto, se fabricaron 49.048 vehículos, informó la Asociación de Fábricas de Automotores de la República Argentina (ADEFA). El volumen fue doblemente positivo. Por un lado, significó un crecimiento del 7,1% contra igual mes del año pasado. Y, por otro, equivalió a un alza del 8,4% comparado con los niveles de julio. Así, en ocho meses, la industria acumuló 364.574 unidades, una retracción del 9,7% en relación con el mismo período de 2014.

En tanto, las 21.355 exportaciones del mes representaron una caída interanual del 22,2% y un retroceso del 2,1%, contra los envíos del mes previo. De esta forma, desde enero, el sector vendió en el exterior 175.478 unidades, un 21,3% menos que en ocho meses del año anterior.

En relación con el mercado interno, las 59.592 ventas mayoristas de agosto fueron una mejora del 16,6%, en términos anuales, y del 6%, contra las entregas de julio. Entre enero y agosto, las terminales volcaron en sus redes comerciales 404.722 vehículos, apenas 1 por ciento por debajo del volumen de igual lapso de 2014.

INTERVIEW

"La suba del tope al impuesto fue muy importante"

Nicolás Daneri, CEO de Toyota Zento:

Pasados ocho meses de 2015, después de un trimestre inicial de fuerte contracción, el mercado interno de automóviles parece haber encontrado un piso, en torno a las 50.000 unidades mensuales. Un volumen que a algunos les permite proyectar un mercado, al menos, similar en 2016. Sobre todo, para aquellas marcas que tienen menos restricciones para ofrecer sus productos, como Toyota. Así lo observa Nicolás Daneri, CEO de Toyota Zento, concesionario de la marca japonesa.

En términos de mercado, ¿cómo evalúa lo visto hasta ahora en 2015?

En el mercado general, vimos menores ventas que en 2014, principalmente, por la falta de producto de algunas marcas. Al tener Toyota una balanza comercial positiva, tuvimos abastecimiento normal, tanto de producto nacional como de importado, generando un buen año de ventas para los concesionarios de la empresa.

¿En qué medida se dinamizaron las ventas con la suba del tope del impuesto a los autos?

Ese aumento fue muy importante para la industria. Permitió que el cliente pudiera comprar ciertos modelos a precios accesibles que, antes de elevar el tope, eran inalcanzables.

¿Cuál es su pronóstico para 2016?

Veo un mercado similar a 2015. En Toyota, en particular, la ampliación de la planta de Zárate para producir 140.000 Hilux al año nos garantiza un muy buen volumen de exportación. Esto permitirá mantener una balanza comercial positiva y seguir ofreciendo, con normalidad, la oferta de productos de la marca.

¿Cuán activos resultaron el mercado de financiación y los planes de ahorro?

Ese mercado funcionó muy bien. Sobre todo, en los productos con tasa de interés subsidiada por las terminales. En el plan de ahorro, se ve una muy buena performance este año. Sigue siendo una excelente herramienta de ahorro. Toyota lanzó su iniciativa a fines de 2014 y nosotros estamos comercializándolo a buenos niveles.

¿Qué factores observa que pueden garantizar un piso de actividad el año próximo y cuáles lo podrían restringir?

La dinámica de la industria automotriz mundial hace que, cada vez más rápido, salgan modelos nuevos, con nuevas prestaciones. Esto genera un fuerte impulso para que la gente siga queriendo cambiar su vehículo. También hoy vemos que los precios de los autos están en buena relación con respecto al nivel de ingresos de la población. Hay buenas herramientas financieras, que impulsan la demanda, principalmente con las tasas subsidiadas de algunos modelos. En sentido contrario, lo único que veo que hoy podría restringir la demanda de vehículos es la falta de oferta de algunas marcas.



TOP 30
LOS MAS VENDIDOS
AUTOS Y COMERCIALES LIVIANOS

	MODELO	AGOSTO	ACUMULADO
1	**Chevrolet Classic**	**3.422**	19.887
2	Volkswagen Gol Trend	2.660	**21.454**
3	Toyota Hilux	2.560	18.555
4	Ford EcoSport	2.194	17.732
5	Renault Clio Mio	2.191	14.588
6	Ford Fiesta 5p	2.145	17.432
7	Volkswagen Amarok	1.868	12.227
8	Ford Ranger	1.739	12.552
9	Renault Duster	1.530	7.406
10	Volkswagen Suran/Cross	1.632	11.745
11	Toyota Corolla	1.485	10.802
12	Renault Kangoo Express	1.390	10.602
13	Ford Focus 5p	1.376	9.800
14	Volkswagen Up!	1.325	8.670
15	Fiat Siena	1.324	10.605
16	Fiat Palio Fire	1.242	9.575
17	Toyota Etios/Cross 5p	1.193	7.888
18	Chevrolet Onix	1.147	7.738
19	Chevrolet Prisma	1.138	6.315
20	Renault Sandero/Stepway 2015	1.103	5.399
21	Toyota Etios 4p	798	5.607
22	Volkswagen Voyage	708	6.557
23	Renault Logan	669	3.308
24	Volkswagen Fox/Crossfox	669	5.894
25	Ford Focus 4p	645	4.289
26	Peugeot 208	637	10.808
27	Fiat Palio	623	7.736
28	Honda HR-V	612	989
29	Peugeot 207 Compact 5p	608	4.656
30	Chevrolet Tracker	608	3.849

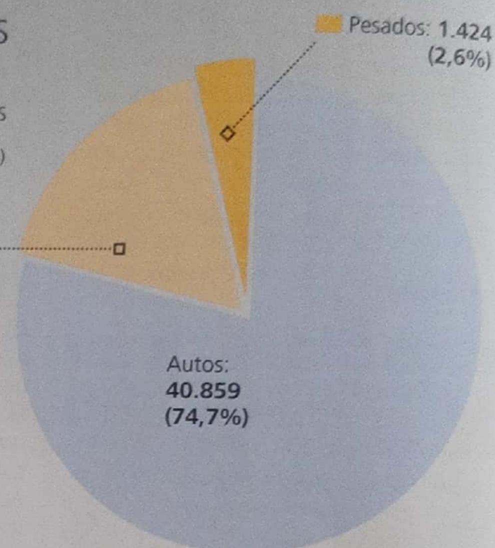
Registro de la Propiedad del Automotor

PATENTAMIENTOS — AGOSTO '15

Palabras oficiales

Según Abel Bomrad, presidente de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA): "No se observan grandes modificaciones a la estabilidad que el mercado ya venía mostrando y, como venimos diciendo, creemos que es el panorama que nos va a acompañar de cara a los próximos meses".

POR CATEGORIAS
54.669 UNIDADES (total de mercado)



Comercial liviano: **11.561 (21,1%)**

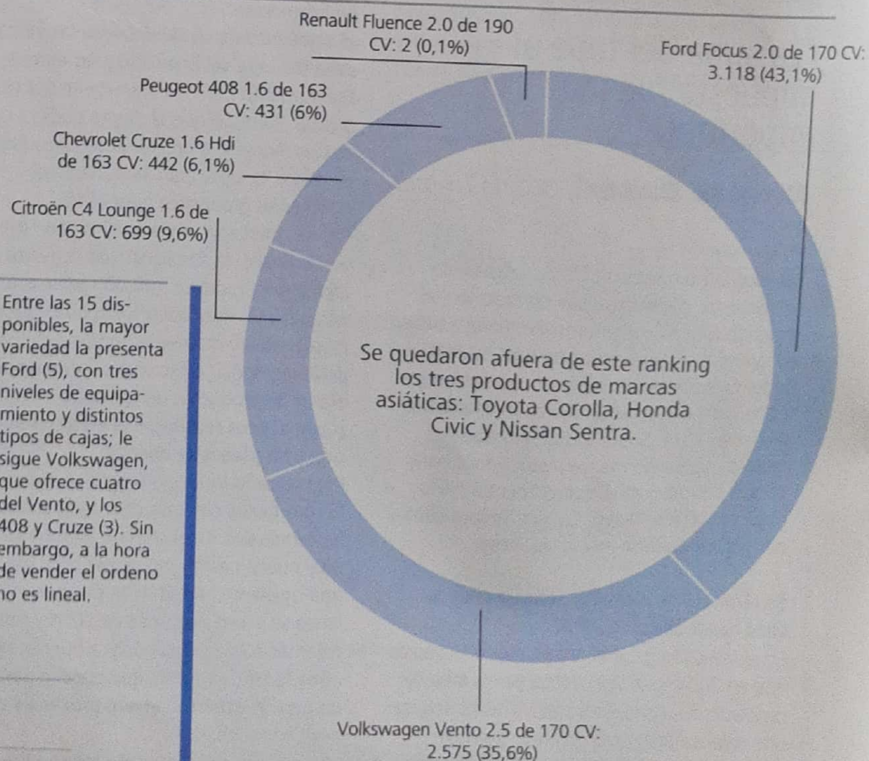
vs. julio '15: -9,9%
vs. agosto '14: -6,3%

Acumulado anual: **425.424**

Fuente: **ACARA**

SEDANES "C" CON MÁS DE 150 CV

Dentro de las generalistas son seis los exponentes, los cuales totalizan 7.237 unidades patentadas entre las 15 versiones disponibles en el mercado.



FUENTE: REGISTRO DE PROPIEDAD AUTOMOTOR.

LAS 6 VERSIONES MÁS VENDIDAS

En un segmento con variedad nacional, un mexicano se ubica entre los más vendidos (7.237 acumulado anual).

- Ford Focus SE MT5: 1.260 (17,4%)
- Volkswagen Vento Advance Plus MT5: 1.032 (14,2%)
- Volkswagen Vento Advance Plus AT6: 957 (13,2%)
- Ford Focus SE Plus MT5: 878 (12,1%)
- Ford Focus SE Plus AT6: 765 (10,6%)
- Citroën C4 Lounge Tendance AT6: 556 (7,7%)

100 %
75 %
50 %
25 %



Entre las 15 disponibles, la mayor variedad la presenta Ford (5), con tres niveles de equipamiento y distintos tipos de cajas; le sigue Volkswagen, que ofrece cuatro del Vento, y los 408 y Cruze (3). Sin embargo, a la hora de vender el ordeno no es lineal.

FUENTE: ACARA Y REGISTRO DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR.


EXPLORAR LA CIUDAD
ES MÁS FÁCIL CUANDO TENÉS
EL MEJOR GUÍA TURÍSTICO
ADENTRO DE TU GARAGE.
TRK 487-15
La aventura está a la vuelta de cada esquina.
NUEVA
CHEVROLET TRACKER 2015
FIND NEW ROADS


CHEVROLET


ELAION
www.chevrolet.com.ar

/ChevroletArgentina

0800-888-2438
GENERAL MOTORS DE ARGENTINA S.R.L. AV. DEL LIBERTADOR 101, PISO 13°, PROVINCIA DE BUENOS AIRES. SE RESERVA EL DERECHO DE MODIFICAR LAS CONDICIONES SIN PREVIO AVISO. FOTO Y COLOR NO CONTRACTUALES. CHEVROLET TRACKER VEHÍCULO DE PRODUCCIÓN MEXICANA.

Rivales, pero diferentes

El segmento de los SUV compactos ya ofrece todo tipo de opciones, por eso enfrentamos al último modelo que llegó, el HR-V de industria nacional, contra el referente de ventas, el EcoSport, y con el que más cualidades off road tiene, el Duster.

Por **MARCO PERGO** · Fotos: **MIGUEL TILLOUS**



+ MEDICIONES

I PERFORMANCES	Honda HR-V	Ford EcoSport	Renault Duster
Velocidad máxima/rpm	188/6.000 (D)	178/4.550 (5ª)	178/5.750 (5ª)
0-100 km/h	**9,8 seg**	10,1 seg	10,7 seg
0-400 metros	**17,2 seg**	**17,2 seg**	17,5 seg
0-1.000 metros	**31,3 seg**	**31,3 seg**	32,6 seg
80-120 km/h 4ª	10,1 seg	11,6 seg	**8,2 seg**
80-120 km/h 5ª	14,7 seg	17,2 seg	**12,5 seg**
80-120 km/h 6ª	22,8 seg	--	**20,7 seg**
80-120 km/h D	**8,1 seg**	--	--
Frenada 100-0 km/h	**38,3 metros**	44,5 metros	40,1 metros
Frenada 140-0 km/h	**77,1 metros**	91,8 metros	80,1 metros
CONSUMO litros/100 km (Autonomía)			
A 100 km/h	6,9 (724)	**6,8 (764)**	6,9 (725)
A 130 km/h	**9,1 (549)**	9,4 (553)	9,9 (505)
Urbano	**10,5 (476)**	11,8 (440)	10,9 (459)
PRECIO	$ 413.900	$ 285.114	$ 297.100
ORIGEN	Argentina	Brasil	Brasil
GARANTIA	3 años o 100.000 km	3 años o 100.000 km	3 años o 100.000 km

* Medición ***auto test***



Escaneado con CamScanner

El HR-V es el que mejor desempeño dinámico tiene.



La tendencia ya es mundial, el formato de vehículo aventurero compacto y accesible (generalmente derivado de algún modelo del segmento B) se expandió más allá de la región sudamericana, donde el Ford EcoSport prendió la mecha en 2003, y hoy se vende en todo el mundo junto a sus competidores. Gradualmente surgieron rivales como los Renault Duster, Chevrolet Tracker y, recientemente, Honda se sumó a la pelea con el HR-V, el único de industria argentina.

Y, aunque todos son rivales, cada uno tiene un perfil distinto, por eso decidimos comparar las diferentes variables que existen en el segmento (ya que sería imposible conseguir versiones equivalentes). Presentamos a los contendientes: EcoSport líder y referente, en su versión 2.0 Titanium manual 4x2, que es una de sus mejores opciones, Renault Duster 2.0 Privilege 4x4, hasta el momento el más aventurero de todos, y el Honda HR-V EXL, que se diferencia por su carrocería con un estilo crossover.

CUESTION DE FORMATOS

Por cronología empecemos con el EcoSport, que fue el que vio la veta y desarrolló una carrocería SUV para la plataforma del Fiesta. A gusto personal, la evolución del lenguaje de diseño Kinetic en la segunda generación no le sentó del todo bien, los pequeños faros rasgados lo achi-



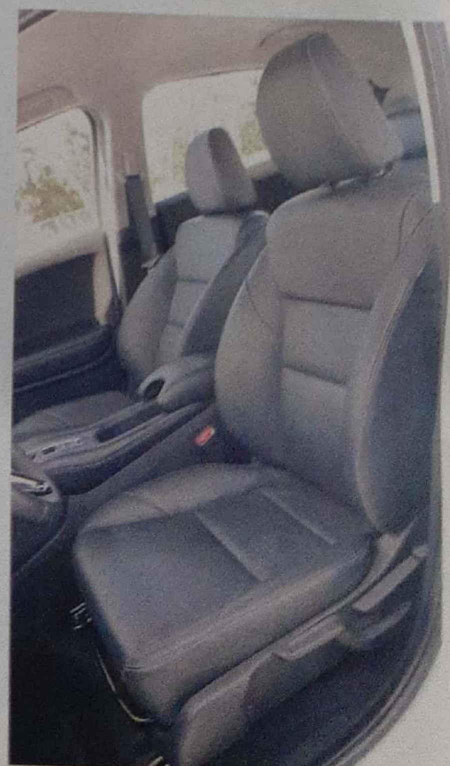




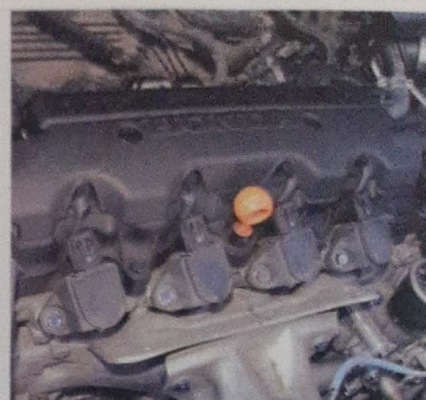
Auxilio temporal para el Honda. Panel de instrumentos claro y preciso que además puede cambiar de color el aro del velocímetro. Butaca cómoda con tapizado de cuero, detalle de la leva al volante de la caja automática y abajo, primer plano de la llanta con detalles negros.











HONDA HR-V

DATOS DE FABRICA

MOTOR
Naftero, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1.799 cm³ (81 x 87,3 mm), un árbol de levas a la cabeza/cadena, 4 válvulas por cilindro. **Inyección** multipunto. Admisión variable i-VTEC. **Circuito de lubricación:** S/D. **Compresión:** 10,6:1. Refrigerado por agua. **Potencia:** 140 CV a 6.500 rpm. **Par máximo:** 17,5 kgm a 4.300 rpm. **Relación CV/litro:** 77,8. **Relación peso/potencia:** 9,11 kg/CV.

TRANSMISION
Tracción delantera, caja automática de variador continuo CVT, con función manual y siete pseudomarchas. **Relaciones:** Entre 2,52 y 0,41.

CHASIS
Suspensiones. Delantera independiente tipo McPherson. **Trasera** a barra de torsión. Resortes, amortiguadores y barra estabilizadora en ambos ejes. **Frenos** a disco en las cuatro ruedas, delanteros ventilados. ABS/EBD/BA. Control de estabilidad. **Dirección** con asistencia eléctrica variable. **Diámetro de giro:** S/D. **Neumáticos:** 215/55 R17.

CARROCERIA
SUV, 5 puertas y 5 plazas. **CX=** SD. **Peso** 1.276 kg. **Tanque:** 50 litros. **Baúl:** 431/1010 litros. **Largo/ancho/alto:** 4.294/1.772/1.586 mm. **Entre ejes:** 2.610 mm. **Trochas:** S/D.

▲ A FAVOR	▼ EN CONTRA
Equipamiento de seguridad/frenos	Precio
Diseño	Auxilio temporal
Desempeño dinámico	Sin antiniebla trasero
Habitabilidad/baúl	Sólo versión 4x2
Calidad de materiales	Visibilidad panorámica justa

nan mucho y quedan minimizados frente a la gran parrilla hexagonal, mientras que la cintura que va en línea ascendiente genera sensación de mucha chapa y poco vidrio. A su vez, el nervio que la recorre y se une con la óptica trasera lo estiliza, haciendo quizás del perfil su mejor faceta, ya que, atrás, la rueda colgante, que le terminó de dar el mote de aventurero, es una solución polémica; de hecho, en Europa ya hay una versión sin ella.

Por otra parte, con 4,24 metros de largo es el más compacto de todos, y con una distancia entre ejes de 2,69 metros es el más justo en las plazas posteriores (reclinables), aunque no tanto como la capacidad del baúl, que no llega a los 365 litros.

Del otro lado, Renault Duster es el más SUV de todos; recientemente se actualizó (con modificaciones en parrilla, paragolpes, distribución interna de faros, que sumaron Led, y en las barras del techo) pero no abandonó su filosofía de verse como el más robusto y lo demuestra con sus líneas más rectas.

Sus dimensiones son las más grandes y se lo ve bien plantado, principalmente por su ancho con grandes pasarruedas. Con 2,67 metros entre ejes, los ocupantes de las plazas traseras entran cómodos, aun-





Baúl generoso y bien presentado. Dispone de dos puertos USB, una entrada HDMI y toma de 12 volts, pero la ubicación es incomoda. Atrás hay buen lugar para las piernas y detalle del selector de la caja CVT.





El EcoSport con sus años de experiencia logró conquistar el mercado que el mismo creó.



que el quinto pasajero tendrá problemas con el túnel de transmisión, y su cinturón es abdominal (sus rivales tienen cinco cintos de tres puntos). Además, el sistema de tracción 4x4 le resta litros al baúl con relación a las versiones 4x2. Pasa de 475 a 400 litros.

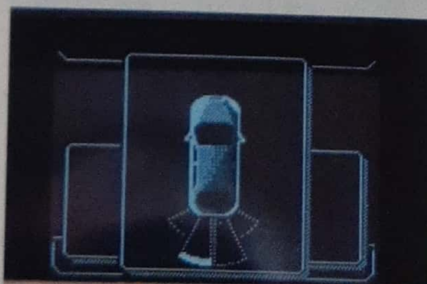
A su vez, el HR-V se ubica en el medio en cuanto a medidas, pero posee un baúl más grande (431 litros). Tiene buen espacio para las piernas de los pasajeros posteriores, que disfrutarán de piso plano y respaldo reclinable. Es el menos SUV y se autodefine como un crossover (algo así como la mezcla entre un auto y un SUV), incluso la marca llegó a poner la palabra coupé en el comunicado de prensa por la suave caída del remate posterior (que hace que la cabeza de las personas de más de 1,85 metros de alto rocen el techo) y porque las manijas traseras están ocultas –bien ocultas–, pero nos parece mal usado el término.

Otro aspecto interesante es que Honda no dudó a la hora de evitar la semejanza con el hermano más grande de la familia, el CR-V. De hecho, a los más distraídos les costará diferenciarlos cuando los vean por la calle. Algo imposible que pase entre Duster y Koleos o EcoSport y Kuga.

Igualmente, el trío coincide en algo: ofrecer subirse a una "camioneta" (nos tomamos la licencia de usar la palabra aunque se refiera a un utilitario) por un precio más accesible que las del segmento superior.



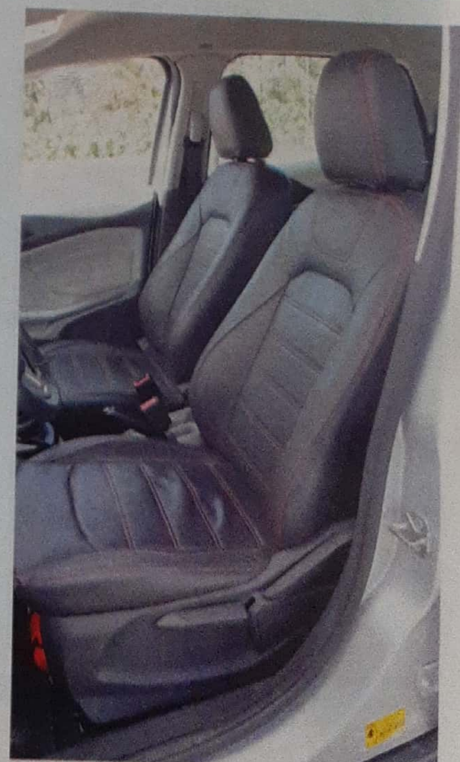




La rueda de auxilio del EcoSport es original y cuelga del portón, que es el único con apertura lateral. Tampoco tiene cámara de retroceso, pero compensa con sensores delanteros y traseros (sonoros y visual). El panel de instrumentos es el más jugado estéticamente, pero es legible.









* Nuestra unidad estaba equipada con algunos accesorios opcionales del modelo, como la pedalera deportiva.



FORD ECOSPORT

■ DATOS DE FABRICA

MOTOR
Naftero, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1,999 cm³ (87,5 x 83,1 mm), doble árbol de levas/cadena, 4 válvulas por cilindro. **Inyección** multipunto. **Compresión:** 10,8:1. **Circuito de lubricación:** 4,3 litros. **Potencia máxima:** 143 CV a 6.250 rpm. **Par máximo:** 19,1 kgm a 4.250 rpm. **Relación CV/litro:** 71,5. **Relación peso/potencia:** 9,1 kg/CV.

TRANSMISION
Tracción delantera, caja manual de 5 marchas. **Relaciones:** Iª 3,54 - IIª 2,04 – IIIª 1,28 – IVª 0,95 – Vª 0,75. M.A.: 3,61. Final: 4,07.

CHASIS
Suspensiones. Delantera independiente tipo McPherson. **Trasera** semiindependiente. Con resortes y barra estabilizadora en ambos ejes. Control de estabilidad y tracción. **Frenos:** a disco ventilado/tambor. ABS/EBD. **Dirección** a cremallera, asistida eléctricamente. **Diámetro de giro:** 10,6 m. **Neumáticos**: 205/60x16. **Llantas:** 6J.

CARROCERIA
SUV, 5 puertas, 5 plazas. **Cx:** 0,36. **Peso:** 1.297 kg. **Tanque:** 52 litros. **Baúl:** 362 litros. **Largo/ancho/alto:** 4,241/1,765/1,693 m. **Entre ejes:** 2,521 m. **Trochas:** 1.524/1.538 mm.

▲ A FAVOR	▼ EN CONTRA
Equipamiento de seguridad	Habitabilidad
Equilibrio dinámico	Materiales y encastres
Dirección eléctrica	Capacidad de baúl
Posición de manejo	Distancias de frenado
Confiabilidad	Consumo en ciudad

MECANICAS Y TRANSMISIONES

Entramos en otro universo de opciones (sin contar el diésel de Ford), motores nafteros chicos (1.6), medianos (1.8) o grandes (2.0), cajas manuales o automáticas, y tracción simple o integral. Nuevamente elegimos las mejores combinaciones de cada modelo.

En este aspecto el Duster tiene algunas novedades en su Fase 2 lanzada hace unos meses. Su motor naftero 2.0 (con correa) incrementó su potencia de 138 a 143 CV, el torque llegó a los 20,2 kgm y mejoró la entrega en la zona baja del tacómetro.

El aumento de potencia no se refleja en las pruebas de aceleración, pero sí en las recuperaciones que son lo mejor del segmento. La caja es manual de seis marchas (con vástago largo pero preciso), con las primeras relaciones cortas para tener un mejor comportamiento off road, ya que si hablamos del Renault hablamos del que más aptitudes aventureras tiene gracias al sistema de tracción All Mode heredado de Nissan, que permite tres usos: 2WD, 4WD Auto y 4WD Lock. Además, con sus ángulos, despeje y bajos protegidos la diversión está asegurada. Otra novedad es el sistema ECO, que permite reducir hasta un 10% el consumo de combustible, aunque





El baúl del Ford es el más chico de los tres, al igual que la habitabilidad posterior. Caja manual de cinco relaciones y arranque por botón, una de las exclusividades del EcoSport.





Escaneado con CamScanner

El Duster se posicionó como la opción más robusta del rubro.



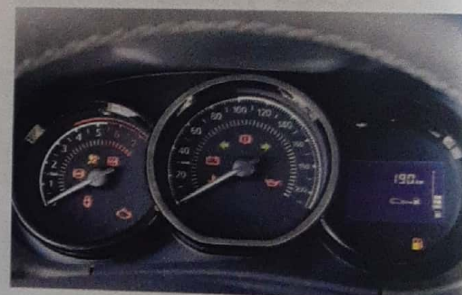
en nuestra unidad el gasto no fue una de las virtudes, de hecho las cifras no bajaron en relación a la gama anterior.

El EcoSport también usa un 2.0 de 143 CV (con cadena, libre de mantenimiento, igual que el Honda) combinado a una caja manual de cinco marchas (con un selector corto y agradable) y tracción delantera. La ausencia de chapón indica que le gusta el asfalto y, al igual que el de la marca japonesa, tiene dirección eléctrica variable, por lo que maniobrar es una delicia y ambas son muy precisas.

El que se achica en cilindrada es el HR-V con un 1.8 con distribución variable de admisión que eroga 140 CV. Su funcionamiento es correcto, es el que mejor aceleró de 0 a 100 km/h y el que mayor velocidad máxima alcanzó, aunque se quedó corto en recuperaciones (a menos que se use en D). Su transmisión es automática de variador continuo (CVT), que en función Drive busca casi en la infinidad de posibilidades el mejor régimen con algún retardo a la orden, pero también ofrece un modo S para mayor rendimiento, y otro manual donde se preestablecen siete pseudomarchas que se accionan a través de levas al volante. Igualmente, si llegamos al corte conectará el cambio siguiente para preservar la mecánica.

Los consumos son parejos en los tres con una leve ventaja para el HR-V en ciudad y a 130 km/h. En cuanto a autonomía, el Ford dispone de un tanque de 52 litros, o sea dos litros más que sus rivales. Pueden parecer poco, pero también pue-



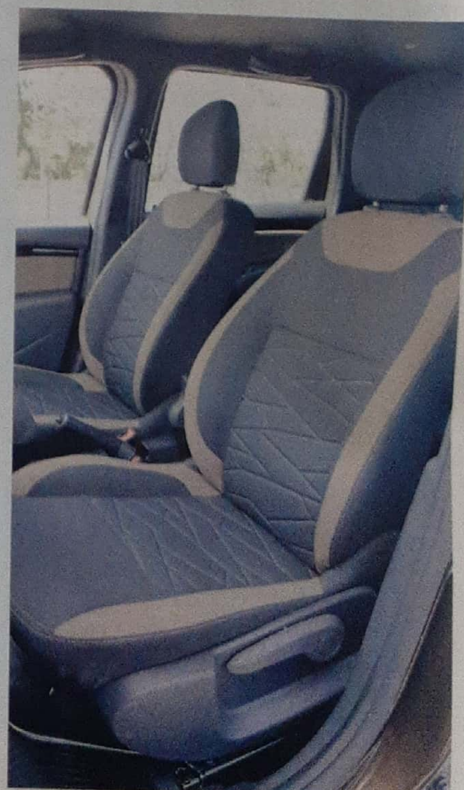




Auxilio de chapa, pero de mismas medidas que las titulares. La llanta de la versión 4x4 es oscura a diferencia de las 4x2. Las butacas son nuevas en esta Fase 2. El panel de instrumentos es algo confuso y el medidor de combustible poco preciso. Detalle del comando del cruise control.











RENAULT DUSTER

■ DATOS DE FABRICA

MOTOR
Naftero, delantero transversal, cuatro cilindros en línea, 1.998 cm³ (82,7 x 93 mm). Doble árbol de levas/correa, 4 válvulas por cilindro. **Inyección:** Multipunto. **Circuito de lubricación:** S/D. **Compresión:** 11,2:1. **Potencia:** 143 CV a 5.750 rpm. **Par máximo:** 20,2 kgm a 5.750 rpm. **Relación CV/litro:** 71,57. **Relación peso/potencia:** 9,5 kg/CV.

TRANSMISION
Tracción delantera o integral. Caja manual de seis marchas. **Relaciones:** Iª 4,45 - IIª 2,59 – IIIª 1,69 – IVª 1,17 – Vª 0,87 – VIª 0,67. M.A.: S/D. Final: S/D.

CHASIS
Suspensiones. **Delantera:** independiente tipo McPherson. **Trasera:** semiindependiente, barra de torsión y barra estabilizadora. Resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos en ambos trenes. **Frenos:** a discos ventilados/tambor. ABS/EBD. **Dirección:** asistida hidráulicamente. **Diámetro de giro:** 10,7 metros. **Neumáticos**: 215/65x16. Llantas: 6,5J.

CARROCERIA
SUV 5 puertas, 5 plazas. **Cx:** 0,52. **Peso**: 1.365 kg. **Tanque:** 50 litros. **Baúl:** 400 litros. **Largo/ancho/alto:** 4,329/1,822/1,690 m. **Entre ejes:** 2,674 m. **Trochas:** 1,560/1,570 m.

▲ A FAVOR
Robustez
Sistema de tracción 4x4
Habitabilidad
Confort de marcha
Desempeño off road

▼ EN CONTRA
Equipamiento de seguridad
Materiales mejorables
Sensibilidad a los vientos
Pedal de freno esponjoso
Comportamiento dinámico

den significar llegar o no.

En cuanto a las suspensiones, el más mullido es el Duster, pero es el EcoSport el que se siente más ágil en la ciudad, dejando al francés como el ideal para los caminos de ripio y de poca adherencia. En ruta, el HR-V se destaca principalmente por las suspensiones más firmes (que transmiten alguna sequedad) y por su diseño más aerodinámico, que lo hace menos resistente al avance y, además, es el que mejor dobla, seguido por el de la marca del óvalo, que tiende a inclinar su carrocería ligeramente, mientras que el del rombo, por la dureza –"blandeza" mejor dicho– de los amortiguadores y medidas, puede llegar a levantar una rueda en curvas de altas velocidades y es el que más sufre las ráfagas eólicas.

ARGENTINA VS. BRASIL

Siempre decimos que la industria Mercosur debe revisar sus materiales y terminaciones, principalmente en el segmento B y derivados. Honda Argentina se encargó de establecer "se puede mejorar". La calidad del HR-V está por encima de sus rivales brasileños, incluso a la misma altura de productos mexicanos como el Chevrolet Tracker.

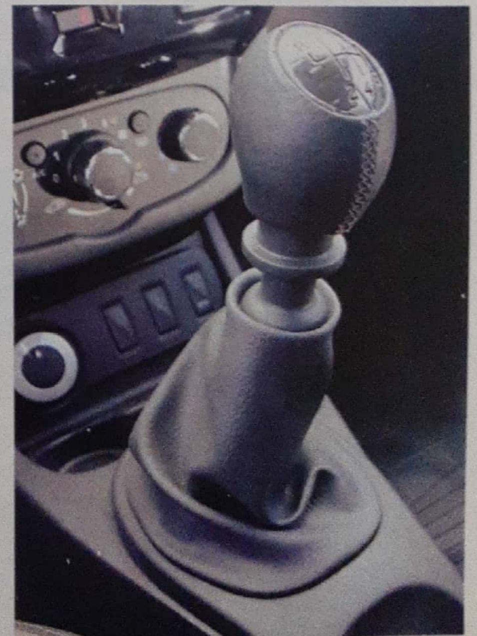
Una vez que se ingresa al crossover y se recorre con la vista y el tacto el habitácu-





El baúl del Duster dispone de 400 litros y la habitabilidad es uno de sus puntos fuertes. El selector de la caja manual es de vástago largo, y detalle de la rueda para seleccionar el modo de tracción.





lo, se lleva una grata sorpresa. Materiales blandos y bien encastrados, sin bordes filosos o rebabas. Solo detectamos un quejido en la contrapuerta del conductor –quizá se debió a un problema de nuestra unidad–. En este aspecto supera al EcoSport, que a su vez está mejor que el Duster, pese a que este revisó múltiples de estos aspectos en la Fase 2.

Dentro del equipamiento de confort todos tienen lo básico, pero existen algunas diferencias. El Ford tiene como exclusividad el acceso sin llave, arranque por botón, sensores de estacionamiento delanteros/traseros y de lluvia, y una quinta rueda de auxilio igual a las titulares. Comparte climatizador y ayuda en arranque en pendiente con el Honda, que a su vez se destaca por disponer de freno de mano electrónico y auxilio temporal (producido en Argentina, debería estar previsto con uno del mismo tamaño). Asimismo, el Duster es el único con indicador de cambio de marcha, rueda de emergencia de iguales medidas pero de chapa y consejos de conducción ecológica, y junto con el HR-V tienen control de velocidad crucero.

Por otra parte, los sistemas multimedia son otra gran diferencia (los tres tienen conectividad Bluetooth y puertos USB, muy mal ubicados en el Honda). El Sync –tan moderno en su momento– del EcoSport quedó antiguo, con una pantalla de 3,5 pulgadas y comandos analógicos. Los HR-V y Duster disponen de dispositivos más avanzados con pantallas táctiles de siete pulgadas, mejor ubicada en el Honda, que dispone de más funciones (dos puertos USB y entrada HDMI), pero no es tan intuitiva como el de Renault. Los dos tienen cámara de retroceso, con múltiples ángulos en el caso del Honda.

Si pasamos al rubro seguridad, el Duster queda rezagado a lo que indica la ley y faros antiniebla delanteros. Hay que destacar que en las pruebas de frenado mejoró notablemente sus distancias, quedando a un par de metros del Honda, aunque con el pedal más esponjoso de los tres. EcoSport y HRV completan la nómina con seis airbags, ganchos Isofix y control de estabilidad/tracción. El Ford tiene antiniebla delantero y trasero, mientras que el Honda solo delantero.

En cuanto a la mejor posición de manejo, la tiene el HR-V. Al igual que en el EcoSport, el volante ofrece doble ajuste y la butaca de cuero del Honda es más mullida, con mejor agarre lateral y baja más. Por su parte, con el asiento de tela y volante sin regulación en profundidad, el Duster queda tercero.

Por último, todos tienen alguna contra en la visibilidad posterior; en el del rombo los apoyacabezas traseros de los costados no copian el respaldo, en el del óvalo asoma ligeramente el auxilio, pero es el único con retrovisor interno antiencandilamiento, y el Honda tiene una luneta pequeña.

TODO TIENE UN PRECIO

Vamos a enumerar los precios sugeridos a modo informativo, ya que sabemos que el precio real varía según las ganas del cliente de caminar concesionarios. El Renault Duster 2.0 Privilege 4x4 tiene un valor de lista de 297.100 pesos, el Ford EcoSport 2.0 Titanium, de 285.114 y, entrando en el primer escalón del ridículo impuestazo, el Honda HR-V EXL asciende a 413.900 pesos. Todos con una garantía de 3 años o 100.000 kilómetros.

Dentro de la gama de posibilidades está claro que el que quiera un producto robusto se inclinará por el Renault Duster, mientras que en el otro extremo el buscador de un vehículo rutero y elegante se decantará por el Honda HR-V. Y no nos olvidemos del Ford EcoSport, que es la variable más equilibrada haciendo valer sus años de experiencia, que lo mantienen como líder del segmento.

LOS QUE FALTAN Y LOS QUE SE VIENEN











Por desgracia General Motors Argentina no disponía de unidades de préstamo para el momento del comparativo, por eso el Chevrolet Tracker quedó afuera. Aunque su versión LTZ + (al LTZ agrega llantas de 18", techo solar, retrovisor eléctrico con oscurecimiento automático y tapizados de cuero) con motor 1.8/140 CV, caja automática y tracción integral seguramente hubiera dado mucha pelea en la planilla de calificaciones. A un valor de 300.600 pesos su calidad es de las mejores y su equipamiento de seguridad muy completo.

Un escalón por debajo aparece el Chery Tiggo que en su variante más equipada (Luxury) con motor 2.0/138 CV 4x4 tiene un precio de 26.626 dólares.

En el corto plazo se hará presente el Lifan X60, otro chino que con motor 1.8 (138 CV) y caja manual de cinco marchas rondará los 25.000 dólares. Ya tiene todo listo para su desembarco en lo que queda año.

Y el año que viene arribarán dos contrincantes que harán temblar el segmento. Hablamos del Jeep Renegade que por tradición off road apunta a conquistar ese nicho, y Peugeot hará lo mismo con el 2008, un modelo que por características será el rival más directo del HR-V.





Acomodando los vehículos para una toma frontal. Se ve claramente que el Duster es el más grande de los tres, y que en contrapartida, el EcoSport es el más compacto.

EQUIPAMIENTO

SEGURIDAD	HR-V	EcoSport	Duster
Airbag cond./acomp./laterales delanteros	✔/✔/✔	✔/✔/✔	✔/✔/✘
Airbag laterales tras./rodilla/windowbags	✘/✘/✔	✘/✘/✔	✘/✘/✘
Apoyacabezas del. activos/traseros	✘/✔	✘/✔	✘/✔
Cinturones inerciales del./tras.	✔/✔	✔/✔	✔/✔
Control de presión neumáticos	✘	✘	✘
Control de tracción/estabilidad	✔/✔	✔/✔	✘/✘
Luces reg. automática/Encendido automático	✘/✘	✘/✔	✘/✘
Faros de xenón/bixenón/direccionales	✘/✘/✘	✘/✘/✘	✘/✘/✘
Frenos ABS/Repartidor/Servo emergencia	✔/✔/✔	✔/✔/✔	✔/✔/✘
Freno estacion. eléctrico/Hill start	✔/✔	✘/✔	✘/✘
Ganchos ISOFIX	✔	✔	✘
Luces antiniebla del./tras.	✔/✘	✔/✔	✔/✘

CONFORT	HR-V	EcoSport	Duster
Aire acond./climatizador aut./Bizona	✘/✔/✘	✘/✔/✘	✔/✘/✘
Apertura/Arranque sin llave (detección)	✘/✘	✔/✔	✘/✘
Asistente de estacionamiento	✘	✘	✘
Auxilio temporal/convencional	✔/✘	✘/✔	✘/✔
Butaca cond./acomp. regulable en altura	✔/✘	✔/✘	✔/✘
Butaca reg. eléctrica cond./acomp./Memorias	✘/✘/✘	✘/✘/✘	✘/✘/✘
CD player/CD changer/MP3	✔/✘/✔	✔/✘/✔	✔/✘/✔
Conexión Bluetooth/AUX/USB	✔/✘/✔	✔/✔/✔	✔/✔/✔
Cruise control/Activo	✔/✘	✘/✘	✔/✘
Cierre central/A distancia/En rodaje	✔/✔/✘	✔/✔/✔	✔/✔/✔
Espejos eléctricos/Rebatibles eléctr.	✘/✔	✔/✘	✔/✘
Frenado asistido en ciudad	✘	✘	✘
Llantas de aleación	✔	✔	✔
Navegador/pantalla táctil	✔/✔	✘/✘	✔/✔
Levantavidrios eléctricos del./tras.	✔/✔	✔/✔	✔/✔
Ordenador de a bordo/multifunción	✔/✔	✔/✔	✔/✔
Radio AM-FM/mandos al volante	✔/✔	✔/✔	✔/✔
Respaldo trasero rebatible comp./parcial	✔/✔	✔/✔	✔/✔
Sensor de estacionam. sonoro/visual/cámara	✘/✘/✔	✔/✔/✘	✔/✔/✔
Sensor de lluvia/Limpialavaluneta	✘/✔	✔/✔	✘/✘
Stop & Start	✘	✘	✘
Tapizado de cuero/volante	✔/✔	✔/✔	✘/✔
Techo solar/corredizo/panorámico	✘/✘/✘	✘/✘/✘	✘/✘/✘
Volante reg. altura/profundidad	✔/✔	✔/✔	✔/✘

CALIFICACION

CARROCERIA	HR-V		EcoSport		Duster	
Espacio interior **20**	14	7,0	13	6,5	14	7,0
Equipamiento de serie **20**	13	6,5	14	7,0	13	6,5
Terminación/Materiales **20**	16	8,0	14	7,0	13	6,5
Capacidad de baúl **15**	11	7,3	9	6,0	10	6,7
Diseño **15**	13	8,7	11	7,3	10	6,7
Percepción de calidad **10**	8	8,0	6,5	6,5	6	6,0
Suma 100	**75**	**7,5**	**67,5**	**6,8**	**66**	**6,6**
SEGURIDAD						
Activa/pasiva **40**	32	8,0	32	8,0	25	6,3
Dist. de frenado en frío **15**	12	8,0	10	6,7	11	7,3
Dist. frenado en caliente **15**	11	7,3	10	6,7	11	7,3
Dosificación del pedal **10**	7	7,0	7,5	7,5	6,5	6,5
Luces **10**	7	7,0	7	7,0	7	7,0
Visibilidad panorámica **10**	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Suma 100	**75,5**	**7,6**	**73**	**7,3**	**67**	**6,7**
CONFORT						
Suspensiones **25**	17	6,8	19	7,6	19	7,6
Posición de manejo **15**	12	8,0	11	7,3	10	6,7
Asientos delanteros **15**	11	7,3	10	6,7	10	6,7
Climatización **15**	12	8,0	12	8,0	10	6,7
Asientos traseros **10**	8	8,0	7,5	7,5	6,5	6,5
Insonorización **10**	7	7,0	7	7,0	6,5	6,5
Instrumental **10**	7	7,0	7	7,0	6,5	6,5
Suma 100	**74**	**7,4**	**73,5**	**7,4**	**68,5**	**6,9**
PRESTACIONES						
Aceleración **25**	20	8,0	19	7,6	17	6,8
Consumo **20**	15	7,5	14	7,0	14	7,0
Potencia - CV/litro **15**	12	8,0	11	7,3	11	7,3
Velocidad máxima **10**	7,5	7,5	7	7,0	7	7,0
Recuperaciones **10**	7,5	7,5	7	7,0	8	8,0
Eficiencia de tracción **10**	7	7,0	7	7,0	8	8,0
Autonomía **10**	6,5	6,5	7	7,0	7	7,0
Suma 100	**75,5**	**7,6**	**72**	**7,2**	**72**	**7,2**
MANEJO						
Comp. dinámico **25**	19	7,6	18	7,2	17	6,8
Maniobrabilidad **15**	12	8,0	12	8,0	11	7,3
Estabilidad direccional **10**	7,5	7,5	7	7,0	6	6,0
Agrado de conducción **10**	8	8,0	7	7,0	7	7,0
Selector de caja **10**	8	8,0	8,5	8,5	7,5	7,5
Relaciones de caja **10**	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Dirección **10**	8	8,0	8	8,0	6,5	6,5
Sensibilidad al viento **10**	7	7,0	6,5	6,5	6	6,0
Suma 100	**77**	**7,7**	**74,5**	**7,5**	**68,5**	**6,9**
Subtotal producto 500	**377**	**7,5**	**360,5**	**7,2**	**342**	**6,8**
COSTO/BENEFICIO						
Precio comparativo **30**	16	5,3	24	8,0	25	8,3
Valor/posib. de reventa **10**	7	7,0	8,5	8,5	7,5	7,5
Garantía **10**	8	8,0	8	8,0	8	8,0
Suma 50	**31**	**6,2**	**40,5**	**8,1**	**40,5**	**8,1**
TOTAL 550	**408**	**7,4**	**401**	**7,3**	**382,5**	**7,0**



auto test

ELIGE: HONDA HR-V

Pese a que por su precio el resultado final fue bastante ajustado, el subtotal muestra una diferencia más real a la hora de comparar productos. La calidad general que Honda consiguió en la planta local de Campana es para elogiar, al igual que el nivel de seguridad obtenido. Por ejemplo, todas las versiones tienen control de estabilidad y freno a disco en las cuatro ruedas.

Jugando al solitario



En este tipo de versiones familiares, la nueva Golf Variant juega sola en su segmento. Probamos la de equipamiento más completo (Highline) con el motor 1.4 TSI de 140 CV.

Por CARLOS FIGUERAS • Fotos: MIGUEL TILLOUS

Los vehículos que en nuestra jerga vernácula denominamos "rurales", han ido perdiendo terreno en el concierto internacional cuando irrumpieron en forma explosiva los SUV`s en los distintos segmentos. Y nuestro país no es ajeno a este fenómeno mundial. A tal punto que el reciente lanzamiento de la versión Variant del nuevo VW Golf procedente de

✦ PERFORMANCES

Vel. máxima*... 198,6 km/h a 4.400 rpm (D6)

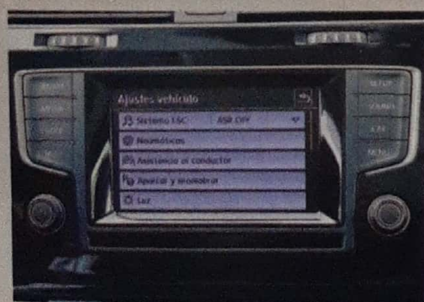
0-100 km/h....................9,7 seg
0-400 metros....................17,3 seg (135 km/h)
0-1.000 metros....................31,2 seg (169 km/h)
80-120 km/h (D)....................6,8 seg
Frenada 100-0 km/h....................39,2 metros
Frenada 140-0 km/h....................77,9 metros

CONSUMO - litros/100 km (autonomía)

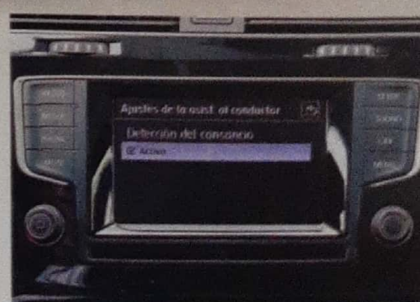
A 100 km/h en D7....................6,2 (967 km)
A 130 km/h en D7....................7,7 (779 km)
Ciclo urbano....................10,3 (582 km)
Mixto....................7,9 (759 km)

PRECIO....................$ 320.167
ORIGEN....................México
GARANTIA....................3 años 0 100.000 km.

* Medición ***auto test***







Aunque carece de navegador de serie, el ordenador ofrece un sinfin de funciones acerca de las opciones del sistema.





Selector de la caja DSG con doble embrague y diferentes configuraciones de baúl que ofrece la Golf Variant.





México, aparece como la única opción dentro de su categoría.

Sin embargo, más allá de las modas, las station wagon, breaks, touring o como quiera llamarlas, cumplen su función familiar para aquellos usuarios que priorizan la estética de un automóvil por sobre la que ofrecen los Sport Utilitys disfrazados de todo terreno –en su mayoría con tracción 4x2– que se caracterizan por su centro de gravedad más elevado, mayor despeje y por lo tanto, mayor sensibilidad a los vientos laterales cuando se circula en la ruta. Pero por otro lado, transmiten una sensación de mayor seguridad a quien lo conduce por disponer de un puesto de conducción más elevado, en especial si hablamos de mujeres al volante. Sin duda, la elección es una decisión personal y no por eso una opción descalifica a la otra.

PORTACION DE APELLIDO

Los vehículos como el Variant son objetos de deseo del núcleo familiar. Las ventajas son obvias: lineamientos de un auto convencional, mejor dinámica a velocidades elevadas y mayor capacidad de baúl con acceso a la carga desde el interior del vehículo. Y a todas estas ventajas se suma, en este caso, que se trata de una versión del Golf, indiscutible referente mundial en su clase.

La versión Highline que pasó por nuestras manos, cuenta además, con un equipamiento completo, lista en la que se destacan los siete airbags (incluyendo de rodilla para el conductor), completo ordenador de abordo –a pesar de la ausencia de navegador que es opcional en la Highline únicamente– techo solar panorámico, asistente de estacionamiento (Park Assist), faros de Xenón con luz de







Amortiguador único para el capot, plancha similar a la del hatchback, butacas delanteras con tapizado mixto, auxilio homogéneo con llanta de aleación de 17 pulgadas.





curva, lavafaros, detector de cansancio, stop-start y neumático auxiliar homogéneo con llanta de aleación.

Su diseño es convencional pero no puede ocultar sus genes de Volkswagen aunque se trate de la versión Variant. Es casi igual de larga a la Vento Variant (4,56 metros), a la que supera por cinco centímetros entre ejes. Gracias a la medida del rodado 225/45 x 17", se muestra bien plantada al piso y hasta le otorgan cierto aire deportivo. Los materiales internos son agradables al tacto y no hay proliferación de plásticos rígidos ofreciendo un nivel alto en cuanto a percepción de calidad visual. Respecto al espacio posterior, dos pasajeros no sufrirán limitaciones, pero la plaza central no es cómoda como para encarar un viaje largo. También se ha logrado un buen balance en las suspensiones con un correcto confort de marcha en ciudad y un eficiente comportamiento dinámico en ruta, sin exagerados rolidos de la carrocería, aún en curva de ángulo cerrado. La posición de manejo es similar a la del Golf hatchback: butaca de amplio reglaje (manual) en altura al igual que la columna de dirección y el "grip" del volante multifunción.

PRESTACIONES CORRECTAS

Con respecto al Golf cinco puertas con el mismo motor 1.4 TSI de 140 CV, esta versión pierde unos cuantos kilómetros de velocidad máxima, algo que seguramente, apunta a un coeficiente aerodinámico que la penaliza. Mientras que el hatchback registró 211 km/h a 4.900 rpm en D6, la Variant llegó a los 198 km/h en la misma marcha pero sin superar las 4.400 vueltas. También el peso extra se manifestó en las pruebas de aceleración con el ASR desconectado. De 0 a 100 km/h marcó 9,7 contra 9 segundos clavados y en los mil metros necesitó 1,2 segundos plus a 10 km/h menos de velocidad llegando al kilómetro. En las pruebas de 80 a 120 km/h en Drive recuperó en 6,8 segundos. Valores con diferencias de poca importancia considerando el perfil de quien se decide por una Variant que no la utilizará con fines deportivos llevando la familia a bordo...

En las distancias de frenado no hay diferencias: de 100 a 0 km/h ambas versiones se detienen en 39 metros. El consumo es uno de los aspectos positivos del motor 1.4 TSI: 7,7 litros a 130 km/h constantes en séptima marcha de la caja automática DSG con doble embrague que le permite disponer de una autonomía que supera ampliamente los

▲ A FAVOR

- Confort de marcha
- Prestaciones adecuadas
- Consumo contenido
- Calidad de materiales
- Equipamiento de serie
- Baúl/Auxilio homogéneo

▼ EN CONTRA

- Navegador opcional
- Quinta plaza limitada
- Sin levas al volante
- Butacas con reglaje manual
- Distancias de frenado justas
- Precio "sugerido"

600 kilómetros. En ciclo urbano apenas poco más de 10 litros.

INCOMPARABLE

Tal como comentábamos al principio de esta prueba, la Golf Variant no tiene rivales a la vista ya que dentro de su segmento han desaparecido las rurales que fueron, en algunos casos, canibalizadas por los SUV compactos. El precio "sugerido" de la nueva Variant Highline con caja automática es de 320.167 pesos, pero olvídese de pagarla ese valor. Vaya a un concesionario y esté preparado para negociar un monto superior. Hay otras dos opciones: la Comfortline con caja manual de seis marchas y mismo motor a 300.223 y con caja DSG a 310.221, en ambos casos con menor nivel de equipamiento.

Así están las cosas actualmente en nuestro mercado y la Golf Variant no tiene porque ser la excepción.

Lo que vale, más allá del precio que pague, es que la Golf Variant es un buen producto que disfrutará sentado al volante.



Ficha técnica

VW GOLF VARIANT

MOTOR
Naftero, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1,395 cm³ (74,5 x 80 mm), doble árbol de levas a la cabeza comandado por cadena, 4 válvulas por cilindro y turbocompresor. **Inyección** directa. **Circuito de lubricación:** S/D. **Compresión:** 10,5:1. Refrigerado por agua. **Potencia:** 140 CV a 4.500 rpm. **Par máximo:** 25,5 kgm entre 5.000 y 6.000 rpm. **Relación CV/litro:** 100,3. **Relación peso/potencia:** 9,9 kg/CV.

TRANSMISION
Tracción delantera, caja automática de siete marchas, doble embrague. **Relaciones:** Iª 3,50 – IIª 2,12 – IIIª 1,34 – IVª 0,93 – Vª 0,97 – VIª 0,78 – VIIª 0,65. **Diferencial:** 4,80. **M.A.:** 3,43.

CHASIS
Suspensiones. Delantera independiente tipo McPherson. **Trasera** Multibrazo. Resortes, amortiguadores y barra estabilizadora en ambos ejes **Frenos** a disco en las cuatro ruedas, delanteros ventilados (288/272 mm). ABS. ESP/ASR. **Dirección:** A cremallera con asistencia eléctrica variable. **Diámetro de giro:** 10,9 m. **Neumáticos:** 225/45 R17. **Llantas:** SD.

CARROCERIA
Familiar, 5 puertas y 5 plazas. **CX=** SD. **Peso** 1.380 kg. **Tanque:** 50 litros. **Baúl:** 605/1.620 litros. **Largo/ancho/alto:** 4.562/1.799/1.458 mm. **Entre ejes:** 2.637 mm. **Trochas:** 1.450/1.450 mm.

EQUIPAMIENTO
• Airbags (7) • Acceso y arranque sin llave • Apoyacabezas (5) • Asistencia de arranque en pendiente • Asistente de pendientes • Butaca del conductor con regulación en altura • Cierre centralizado de puertas con comando a distancia • Cierre aut. de puertas en velocidad • Cinturones de tres puntos (5) • Climatizador de doble vía • Columna de dirección regulable en altura y profundidad • Computadora de a bordo • Control de velocidad crucero • Encendido automático de luces • Equipo de audio con CD, MP3 y Bluetooth • Faros antiniebla del/tras • Faros con led y xenón con luz de curva • Ganchos Isofix • Lavafaros • Levantavidrios y espejos rebatibles exteriores eléctricos •Park Assist • Regulación automática de luces • Rueda de auxilio original • Sensores de lluvia y de estacionamiento del/tra • Tapizado mixto • Techo panorámico • Volante multifunción



CALIFICACION

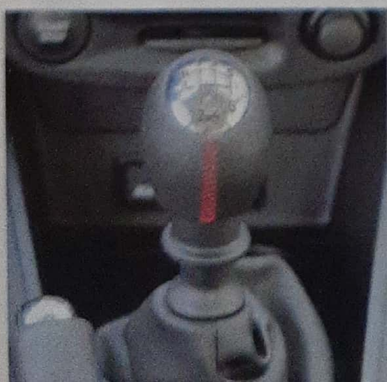
CARROCERIA		
Espacio interior **20**	15	7,5
Equipamiento de serie **20**	16	8,0
Terminación/Materiales **20**	16	8,0
Capacidad de baúl **15**	10	6,7
Diseño **15**	12	8,0
Percepción de calidad **10**	8,5	8,5
Suma 100	**78,5**	**7,8**
SEGURIDAD		
Activa/pasiva **40**	33	8,2
Dist. de frenado en frío **15**	11	7,3
Dist. frenado en caliente **15**	11	7,3
Dosificación del pedal **10**	8,5	8,5
Luces **10**	8,5	8,5
Visibilidad panorámica **10**	7	7,0
Suma 100	**79**	**7,9**
CONFORT		
Suspensiones **25**	20	8,0
Posición de manejo **15**	13	8,7
Asientos delanteros **15**	12	8,0
Climatización **15**	12	8,0
Asientos traseros **10**	7	7,0
Insonorización **10**	8,5	8,5
Instrumental **10**	8,5	8,5
Suma 100	**81**	**8,1**
PRESTACIONES		
Aceleración **25**	20	8,0
Consumo **20**	16	8,0
Potencia - CV/litro **15**	12	8,0
Velocidad máxima **10**	8	8,0
Recuperaciones **10**	8	8,0
Eficiencia de tracción **10**	8,5	8,5
Autonomía **10**	8	8,0
Suma 100	**80,5**	**8,0**
MANEJO		
Comp. dinámico **25**	20	8,0
Maniobrabilidad **15**	12	8,0
Estabilidad direccional **10**	8,5	8,5
Agrado de conducción **10**	8	8,0
Selector de caja **10**	8	8,0
Relaciones de caja **10**	8,5	8,5
Dirección **10**	8	8,0
Sensibilidad al viento **10**	8,5	8,5
Suma 100	**81,5**	**8,2**
Subtotal producto 500	**405,5**	**8,0**
COSTO/BENEFICIO		
Precio comparativo **30**	21	7,0
Valor/posib. de reventa **10**	8	8,0
Garantía **10**	8	8,0
Suma 50	**37**	**7,4**
TOTAL 550	**442,5**	**8,0**

El nuevo Fluence GT2 no solo ha cambiado su "cara" y ganado 10 CV de potencia, también ha pasado a ser el auto nacional más veloz que hemos probado. Suspensiones deportivas equilibradas y un motor eficiente con buena entrega a bajo régimen.

Por **CARLOS FIGUERAS** · Fotos: **MIGUEL TILLOUS**



Más que maquillaje



En la edición anterior ofrecimos un anticipo mediante un breve contacto en la pista del autódromo porteño, hábitat apropiado para sacar algunas conclusiones acerca de su comportamiento dinámico/deportivo. Pero el comprador de un GT2, si bien tiene una tendencia determinada, no tiene acceso a una pista para comprobar el desempeño y quemar caucho, muy por el contrario usará su GT2 por calles, avenidas y autopistas de su ciudad en forma cotidiana, como el común de los usuarios. Por lo tanto, un mes más tarde encaramos la prueba del GT2 desde esa óptica.

Respecto del diseño, ha sido mejorado, adoptó el nuevo frente de la familia Renault y muestra mediante sutiles cambios un aspecto más agresivo. El espacio interior es correcto y similar al de todo Fluence, así como el baúl con sus 530 litros de capacidad. El equipamiento de serie es completo para su segmento, y la terminación, junto con los materiales (mezcla

Plancha del GT2 con algunos toques de personalización, llantas de diseño deportivo, control de tracción desconectable pero poco permisivo y butacas muy ergonómicas. Las plazas traseras están limitadas en altura para los de más de uno-ochenta.

de rígidos y otros de tacto agradable), lo ubican dentro de los mejores de su clase.

EQUILIBRIO LOGRADO

Más de una vez hemos comentado que los ingenieros y técnicos ponen a funcionar a full sus células cerebrales para lograr un balance adecuado entre la deportividad y el confort de marcha. Objetivo que no siempre se logra en los autos convencionales. El GT2 es un ejemplo de un trabajo bien estudiado con un buen resultado final. El comportamiento que se espera de un GT está presente. Escaso rolido, buena tracción a pesar de que el TDC se activa a poco más de 50 km/h, conducta franca (aunque sobrevirante) y sin vicios. En el tránsito ciudadano se desempeña con soltura, sin indeseables "traqueteos" en superficies desparejas o adoquinados irregulares, situación en que ambos trenes absorben con determinación todo lo que pisen los neumáticos, que fueron elegidos con buen criterio sin exagerar

12,9
Es el consumo
a 100 km/h en 6ª











El RS Monitor proporciona información sobre distintos parámetros de performance como aceleración lateral, entrega de potencia y presión del turbo, entre otros datos.
Además, tiene la función R-Sound Effect que permite variar el sonido del motor en el habitáculo.



con el perfil bajo. La medida 225/55 montados en llanta de 17" le cae justo.

MAS ELASTICO

Por su parte, los 10 caballos ganados en el motor de dos litros turboalimentado en relación con el Fluence Sport prácticamente no han modificado los valores obtenidos con esa versión que evaluamos en julio de 2012. La velocidad máxima obtenida fue de 218 km/h a 4.900 vueltas en sexta, apenas un poco menos que los 222 declarados. Baja a los 9 segundos de 0 a 100 km/h, pero donde el motor de 190 CV demuestra su superioridad es en las recuperaciones: de 80 a 120 km/h en cuarta mejora 1,5 segundos, en quinta, 2,1 y en sexta, 3,4, lo que deja en claro que se trabajó en el par motor logrando una mayor respuesta a bajo régimen. Esto ya lo había comprobado personalmente en el Circuito 9 del autódromo; en curvas que visualmente se anuncian de segunda, la respuesta es igual o más contundente en tercera, sin llevar la aguja del cuentavueltas cercana a la zona roja. En este aspecto, el motor manifiesta una mejora digna de destacar y que habla de la buena mano de la división Renault Sport, a tal punto que el indicador de Shift Up/Down para una conducción económica sugiere que se pase al cambio superior a 2.000 rpm.

En distancias de frenado, el GT2 mejora las obtenidas por sus hermanos ya que a 100 km/h se detiene en 38,1 metros con un pedal mucho más firme y dosificable que en versiones probadas anteriormente. En cuanto al consumo: 7,6 litros a 100 km/h en sexta y casi 13 litros en el tránsito urbano con una autonomía de 465 kilómetros. Son valores superiores al THP de PSA pero con mayor cilindrada y potencia.

▲ A FAVOR

- Motor eficiente
- Suspensiones equilibradas
- Sistema RS Monitor
- Equipamiento de serie
- Capacidad del baúl

▼ EN CONTRA

- Altura de plazas traseras
- Auxilio semitemporal 205/55x16"
- Pantalla táctil fija y lejana
- Diseño convencional
- Ubicación de mando Cruise Control





El instrumental del GT2 no difiere del utilizado en la gama Fluence disponible en el mercado.





38,1
Metros necesarios
para detenerlo a 100 km/h

VIDA A BORDO

Las nuevas butacas de reglaje manual con pétalos más pronunciados logran una mejor sujeción de la humanidad del conductor y acompañante. Las plazas traseras son correctas, aunque los de mayor estatura, con la cabeza, le pasarán muy fino al panel del techo.

El puesto de conducción no ofrece puntos oscuros. La butaca dispone de un reglaje amplio, la columna de dirección cuenta con doble regulación y el volante multifunción es de buen tacto. La plancha muestra un toque deportivo, con detalles como la sutil franja roja a lo ancho, así como el logo GT2 en los apoyacabezas. El selector de cambios de la caja de seis marchas (bien relacionada) es preciso pero de recorrido algo extenso considerando sus intenciones deportivas.

Para que el conductor se divierta, el ordenador –con pantalla táctil a la que se accede con esfuerzo– ofrece una nueva función que utiliza el sistema de telemetría transmitiendo datos online al display con informaciones de velocidad instantánea, fuerza G (aceleración lateral), entrega de potencia en cada situación y par motor utilizado, así como presión del turbo. Pero eso no es todo: si se circula por un circuito, el RS Monitor tomará los tiempos vuelta por vuelta acumulando información sobre el manejo. Para rematar, lo más divertido: se pueden elegir distintos sonidos de motor de un F1, un Clio Sport y hasta de una moto, los que fluyen hacia el habitáculo por medio de los parlantes del GT2. Original, ¿no?...









La rueda de auxilio es del tipo semi-temporal ya que está montada sobre llanta de 16 pulgadas. Teclas de apertura de tanque de nafta y tapa de baúl junto a la que desconecta el TSC. Vista del motor turbo 2.0 que entrega 190 caballos.

PRECIO Y CONCLUSION

El sugerido por Renault Argentina es de 316.400 pesos, pero la distorsión del mercado hace que quien se interese en un GT2 deberá negociar –como sucede con la competencia– el precio final en un concesionario de la marca. Si nos manejamos con el parámetro del segmento y la potencia, sus rivales más cercanos son el Ford Focus SE Plus (170 CV) a 283.300, el Citroën C4 Lounge THP a 316.500 –por ahora solo con caja automática–, el Peugeot 408 Allure 1.6 THP MT a 308.000, ambos con 163 CV, y el Volkswagen Vento Luxury (170 CV), a 306.762.

A modo de cierre, el Fluence GT2 mantiene intactas todas sus virtudes sumando un equilibrado desempeño deportivo para todo aquel que busque "algo más".

RENAULT FLUENCE GT2

PRECIO $ 316.400

MEDICIONES

PRESTACIONES

*Velocidad máxima218 km/h a 4.900 rpm 6ta

* Medición auto test

ACELERACIONES	
0-100 km/h	8,9 seg
0-400 metros	16,1 seg (a 146 km/h)
0-1.000 metros	29,0 seg (a 186 km/h)

RECUPERACIONES	
80-120 km/h en 4ª	5,8 seg
80-120 km/h en 5ª	7,9 seg
80-120 km/h en 6ª	9,8 seg

FRENADA	
100-0 km/h	38,1 metros
140-0 km/h	75,4 metros

Hasta 39 m. De 40 a 43 m. Más de 44 m.

SONORIDAD	
100 km/h	63,2 decibeles
140 km/h	76,9 decibeles

CONSUMO (l/100 km)/AUTONOMIA (km)	
100 km/h	7,6/789
130 km/h	9,3/645
Ciclo urbano	12,9/465
Mixto ruta/autopista	9,1/659

ERROR DE VELOCIMETRO	
100 km/h	97 (3,0%)
130 km/h	127 (1,2%)

CONDICIONES DE LA PRUEBA	
Km. inicial/final	650/2.512
Temp./humedad	17°/72%
Peso real (*)	1.470 kg
Neumáticos	Brigdestone Potenza
Presión	36 libras

*Con tanque lleno.

Ficha técnica

DATOS DE FABRICA

MOTOR

Naftero, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1,998 cm³ (82,7 x 93 mm), doble árbol de levas a la cabeza comandado por correa dentada, distribución variable VVT, 4 válvulas por cilindro. **Inyección** multipunto secuencial. **Circuito de lubricación:** 5 litros. **Compresión:** 9,34:1. Refrigerado por agua. **Potencia:** 190 CV a 5.500 rpm. **Par máximo:** 30,6 kgm a 2.250 rpm. **Relación CV/litro:** 95,1. **Relación peso/potencia:** 7,5 kg/CV.

TRANSMISION

Tracción delantera, caja manual de seis marchas. Relaciones: Puente: 3,76. Iª 3,90 – IIª 2,10 – IIIª 1,48 – IVª 1,10 – Vª 0,82 – VIª 0,70. R 2,10.

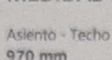
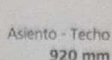
CHASIS

Suspensiones. Delantera independiente tipo McPherson. **Trasera** interdependiente. Resortes, amortiguadores y barra estabilizadora en ambos ejes. **Frenos** a disco en las cuatro ruedas delanteros ventilados (296/260 mm). Control de estabilidad/tracción. ABS/EBD/AFU. **Dirección** con asistencia eléctrica variable. **Diámetro de giro:** 11,1 m. **Neumáticos:** 225/50 R17. **Llantas:** 7J.

CARROCERIA

Sedán, 4 puertas y 5 plazas. **CX=** 0,32. **Peso** 1.433 kg. **Tanque:** 60 litros. **Baúl:** 530 litros. **Largo/ancho/alto:** 4.641/1.813/1.501 mm. **En-**

MEDIDAS INTERNAS

Asiento - Techo 970 mm

Asiento - Techo 920 mm

Pedal de freno a volante: **620 mm**
Volante a respaldo: **540 mm**

Respaldo delantero a trasero: **720 mm**

EQUIPAMIENTO

✔ Serie ✘ ND o Opcional

SEGURIDAD			
Airbags frontales/rodilla	✔	✘	
Airbags laterales delanteros/traseros	✔	✘	
Airbags de cortina delanteros/traseros	✔	✘	
Apoyacabezas/delanteros activos	✔	✘	
Ayuda en pendiente	✘		
Cierre automático de puertas en rodaje	✔		
Cinturones de seguridad inerciales del./tras.	✔	✔ (3)	
Control de presión de neumáticos	✔		
Control de tracción/estabilidad	✔	✔	
Encendido automático de luces	✔		
Faros xenón/bixenón/direccionales	✔	✘	✘
Ganchos Isofix	✔		
Luces antiniebla delanteros/traseros	✔	✔	

CONFORT			
Aire acondicionado/Climatizador/bizona	✘	✘	✔
Apertura a distancia puertas/baúl	✔	✔	
Apertura eléctrica baúl	✘		
Apertura interna de baúl/tanque	✔	✘	
Apoyabrazos fijos/rebatible	✔	✘	
Asientos calefaccionados	✘		
Asientos regulables eléctricos cond./acomp.	✘	✘	
Asientos con memoria conductor/acompañante	✘	✘	
Asientos regulables altura cond./acomp.	✔	✔	
Asistente de estacionamiento	✘		
CD player/CD changer/MP3	✔	✘	✔
Cierre centralizado puertas/espejos/vidrios	✔	✔	✔
Computadora de a bordo/multifunción	✔	✔	
Conexión Bluetooth/USB/AUX	✔	✔	✔
Cortina lateral/posterior	✘	✘	
Cruise control/limitador de velocidad	✔	✔	
Desempañador espejos exteriores	✘		
Encendedor/cenicero	✘	✔	
Espejos eléctricos/rebatido eléctrico	✔	✔	
Freno estacionamiento eléctrico	✘		
Levantavidrios eléctricos delanteros/traseros	✔	✔	
Limpialavaparabrisas con intermitencia regulable	✔		
Limpialavafaros/Limpialavaluneta	✔	✔	
Llantas de aleación	✔		
Navegador satelital/Pantalla táctil	✔	✔	
Plazas traseras corredizas/reclinables	✘	✘	
Portamapas contrapuertas delantero/trasero	✔	✘	
Radio AM•FM/mando satelital	✔	✔	
Respaldo trasero rebatible completo/parcial	✘	✔	
Rueda de auxilio temporal/original/run flat	✔	✘	✘
Sensor de estacionamiento delantero/trasero	✔	✔	
Sensor de estacionamiento sonoro/visual/cámara	✔	✔	✔
Sensor de lluvia	✔		
Sujeción lumbar regulable cond./acomp.	✔	✘	
Tapizado textil/mixto/cuero	✘	✘	✔
Techo solar eléctrico/panorámico	✔	✘	
Volante regulable altura/profundidad/eléctrico	✔	✔	✘

FUNCIONAMIENTO			
Alarma sonora de luces/llaves	✔	✔	
Acceso manos libres/Arranque por botón	✔	✔	
Encendido/apagado automático de luces	✔	✔	
Indicador nivel/presión de aceite	✔	✔	
Indicador temp. agua/aceite/temp. exterior	✔	✔	✔
Luz de reserva de combustible	✔		
Regulación interna de faros/automática	✘	✘	
Shift up/down	✔		
Stop & Start	✘		
Testigo de mantenimiento	✔		
Testigo puertas/capot/baúl abiertos	✔	✘	✔

CALIFICACION

CARROCERIA		
Espacio interior 20	16	8,0
Equipamiento de serie 20	17	8,5
Terminación/Materiales 20	16	8,0
Capacidad de baúl 15	13	8,7
Diseño 15	11	7,3
Percepción de calidad 10	8	8,0
Suma 100	81	8,1

SEGURIDAD		
Activa/pasiva 40	33	8,3
Dist. de frenado en frío 15	12	8,0
Dist. frenado en caliente 15	12	8,0
Dosificación del pedal 10	9	9,0
Luces 10	8,5	8,5
Visibilidad panorámica 10	7	7,0
Suma 100	81,5	8,2

CONFORT		
SSuspensiones 25	20	8,0
Posición de manejo 15	12	8,0
Asientos delanteros 15	12	8,0
Climatización 15	12	8,0
Asientos traseros 10	7,5	7,5
Insonorización 10	8	8,0
Instrumental 10	7,5	7,5
Suma 100	79	7,9

PRESTACIONES		
Aceleración 25	22	8,8
Consumo 20	15	7,5
Potencia - CV/litro 15	12	8,0
Velocidad máxima 10	8,5	8,5
Recuperaciones 10	9	9,0
Eficiencia de tracción 10	8	8,0
Autonomia 10	7,5	7,5
Suma 100	82	8,2

MANEJO		
Comp. dinámico 25	20	8,0
Maniobrabilidad 15	11	7,3
Estabilidad direccional 10	8	8,0
Agrado de conducción 10	8	8,0
Selector de caja 10	8	8,0
Relaciones de caja 10	8,5	8,5
Dirección 10	8	8,0
Sensibilidad al viento 10	8	8,0
Suma 100	79,5	8,0
Subtotal producto 500	**403**	**8,1**

COSTO/BENEFICIO		
Precio comparativo **30**	21	7,0
Valor/posib. de reventa **10**	8	8,0
Garantía **10**	8,5	8,5
Suma 50	**37,5**	**7,5**
TOTAL 550	**440,5**	**8,0**

Fabricante:	RENAULT
Orígen:	ARGENTINA
Atención al cliente:	0810-666-7362
Website:	ww.renault.com.ar
Lanzamiento:	2015
Garantía:	3 AÑOS O 100.000 KM
Patente (estimado año):	$ 10.900
Seguro (estimado año):	$ 9.700

Cerca del ideal



Mucho más atractiva que antes, pero sin perder su clásica elegancia, la nueva generación del Passat que se presentó en el Salón de Buenos Aires estará disponible en el país antes de la mitad de 2016. Como anticipo, manejamos en Alemania la versión híbrida, que por ahora no figura en los planes de la filial local.

Por **MARTIN SIMACOURBE** · Fotos: **PRENSA VW**



En una opinión absolutamente personal, las dos últimas generaciones de Passat (que en realidad fueron una sola con fuertes variaciones) me habían resultado demasiado correctas. Si bien es cierto que una berlina de estas características, que no pone el acento en el comportamiento deportivo, tiende a caerle bien a todo el mundo, no solo las maneras sino sobre todo la estética y también la calidad interior no se posicionaban como referencia en el segmento.

No es que todo haya cambiado. La nueva generación del Passat sigue siendo uno de esos autos que "hace todo bien", pero ya desde que lo vi en La Rural supe que buena parte de esa imagen sosa que arrastraba era parte del pasado.

Ahora se lo ve más robusto, imponente, gracias a una parrilla de nuevo diseño que armoniza bien con los faros. Lo malo es que, como viene haciendo la marca, la trompa no es propia del Passat, sino una que lentamente va llegando a toda la profusa gama de la marca, lo que termina conspirando contra ese buen diseño original.

Por dentro es muy Volkswagen. Detalle



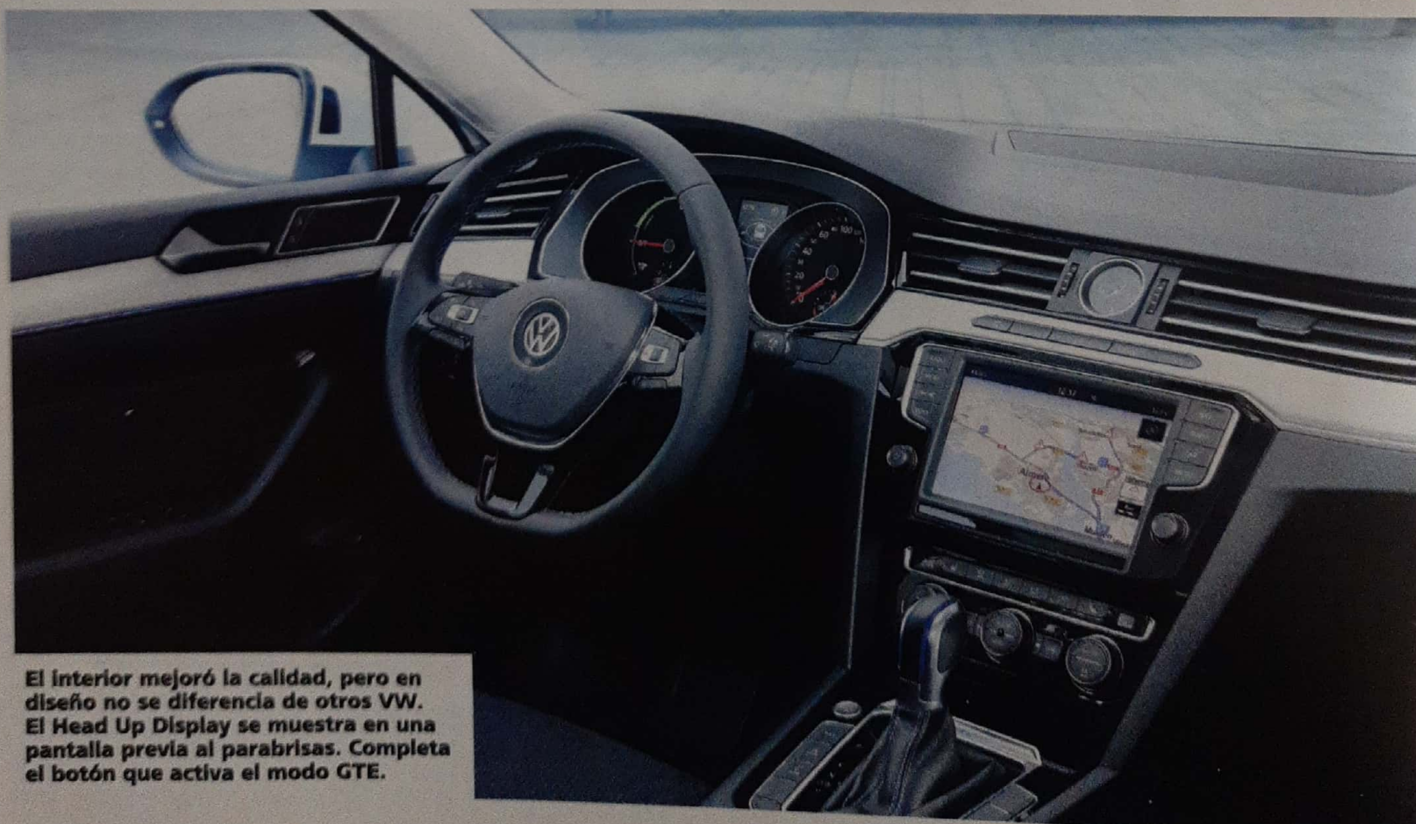


más, detalle menos, casi todo es igual a otros modelos de la marca, comenzando por el volante que tienen desde el Gol hasta la Amarok. Lo bueno es que la calidad ha mejorado, todo está en su sitio y se comanda con facilidad. En la unidad que manejamos, con el máximo equipamiento disponible, contábamos con algunos elementos poco frecuentes, como el Head Up display con una resolución impecable, la pantalla táctil de buen tamaño y el nuevo tablero digital, que es capaz de modificar su sector central con la información que priorice el conductor e incluso reducir el tamaño de la información que dan los relojes clásicos (velocidad y revoluciones) a favor de esos datos centrales.

El Passat que llegará a la Argentina lo hará en el otoño de 2016, cerca de la mitad del año, siempre y cuando las variaciones en la economía nacional no alteren los planes. Vendrá con dos opciones de motor: un 1.8 de 180 CV y un 2.0 de 220 caballos.

Sin embargo, nosotros nos subimos a lo que es la gran novedad del modelo, una opción que, por lógica, todavía no está pensada para nuestro mercado: la versión GTE, que, como en el Golf, reúne un motor naftero 1.4 TSI de 156 CV y uno eléctrico de 116 caballos, que en conjunto entregan 218 CV. Esta combinación se une a una clásica caja de seis marchas con doble embrague.





El interior mejoró la calidad, pero en diseño no se diferencia de otros VW. El Head Up Display se muestra en una pantalla previa al parabrisas. Completa el botón que activa el modo GTE.

Además de recargar a través de la frenada regenerativa y el accionar del motor de combustión, el Passat GTE se puede enchufar a la red eléctrica a través de una tapa en la parrilla al costado del logo. Según el tipo de toma, la recarga se puede completar entre 2 horas y media y 4 horas y 15 minutos, lo cual es una cifra baja.

Salvo por algunos emblemas, una sutil tira azulada que va trazada por encima de las ópticas y la parrilla, los faros antiniebla y poco más, el GTE es idéntico a un Passat convencional. Esto se repite puertas adentro, donde solo hay un par de botones nuevos, como, por ejemplo, el que comanda los modos de conducción. En total hay cuatro: E-Mode, Hybrid, Battery Charge y GTE.





En el primero, que es el que siempre utiliza el auto para arrancar (mientras la batería esté cargada y la temperatura no sea muy baja), el único motor que entra en funcionamiento es el eléctrico, el cual puede recorrer hasta 50 km sin ayuda del naftero.

Este modo es suficiente como para circular a diario por una gran ciudad como la de Frankfurt, desde donde iniciamos el trayecto hasta las cercanías de Wiesbaden. Incluso en situaciones de autopista, a buen ritmo, el propulsor eléctrico fue siempre nuestra principal fuente de energía.

Aun sin necesitarlo, echamos mano a los otros modos de conducción del GTE. Cuando se acelera con mayor vehemencia o cuando la batería se va agotando, el naftero acude en su ayuda. En esta función



Así es el Passat naftero como el que se va a vender en Argentina el año pròximo



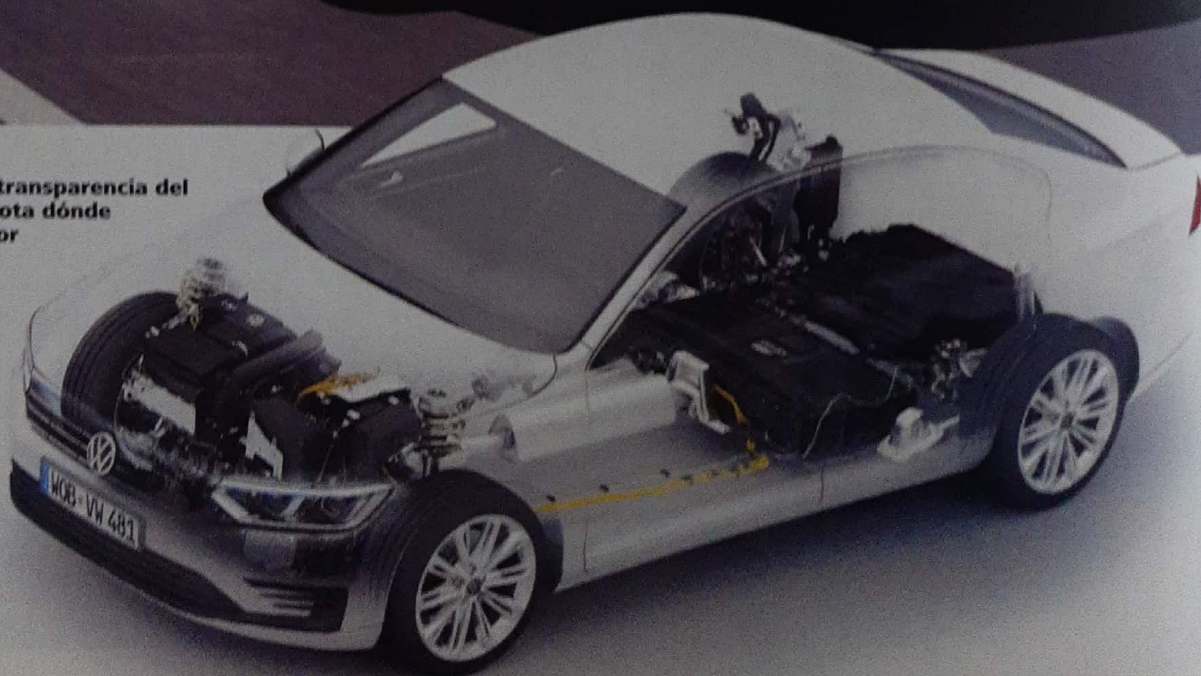


En la pantalla central se pueden visualizar los distintos modos de conducción. La carga eléctrica se realiza desde el frente. El tablero, integramente digital, puede variar la información y el tamaño.

Hybrid es el propio auto el que determina de qué manera funciona cada motor según diferentes circunstancias. La única intervención que el conductor puede realizar es situar la palanca en B (del mismo modo que la función Sport en los Passat tradicionales) para que el vehículo utilice la propia inercia al desacelerar para cargar la batería. Esta situación es la única novedosa para el conductor, ya que la retención se hace notar ni bien uno deja de acelerar, aunque sin que esto llegue a ser peligroso.

En Battery Charge es el motor de combustión el que alimenta la batería, mientras que en el modo GTE lo que se prioriza es la performance. El propulsor naftero está siempre activado y la respuesta tanto de ambos motores como de la caja se agudiza. Este modo también afecta a la dirección (que es sumamente variable aun en otros modos de conducción) y la suspensión (algo que no es de serie, pero con lo que nuestra unidad sí contaba).

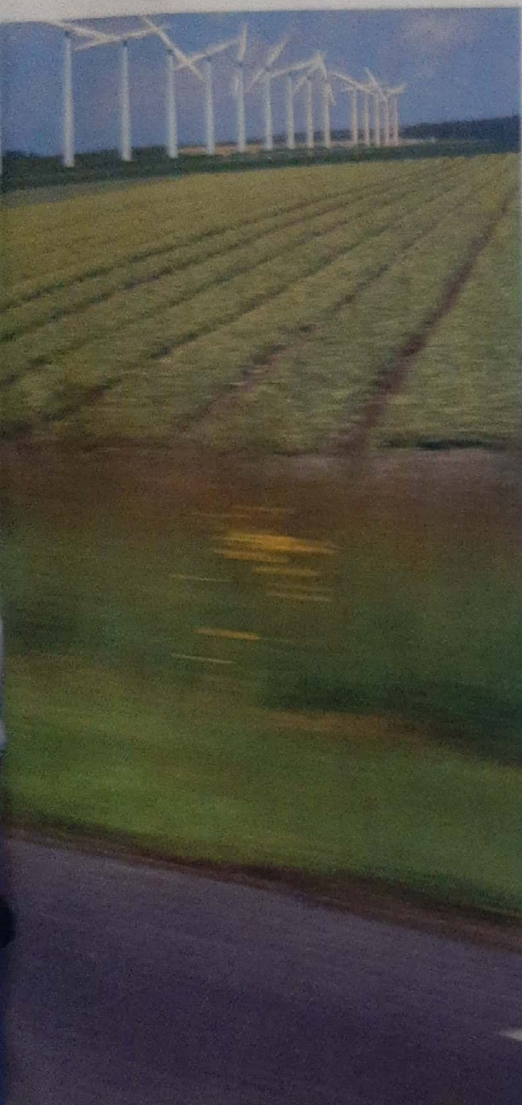




En esta página, transparencia del GTE, donde se nota dónde se alojan el motor eléctrico y las baterías. En la otra, nuestro enviado posando en una de las paradas del recorrido por rutas alemanas.

Si bien no hay cambios con respecto a otros Passat de octava generación, en el tiempo en que dejé el volante (a manos de Christian Hein, de Parabrisas), noté que hay muchos más centímetros disponibles para las plazas traseras. Quizás no sea yo el referente debido a mi porte, pero el otro Cristian (Sánchez, de VW Argentina) también iba cómodo pese a su buena altura. En el asiento del acompañante iba siempre André (de VW Driving Experience) contando las mil y una funciones del auto.





CAMINO AL FUTURO

No es la tecnología híbrida lo único nuevo que pudimos disfrutar del Passat, aunque el resto está disponible en las versiones convencionales. Pese a esto, no estamos seguros de que algunos de estos elementos estén presentes en las versiones que VW Argentina vaya a importar el año que viene.

Hablamos de los sistemas de ayuda a la conducción, como, por ejemplo, el cruise control adaptativo o el sistema de mantenimiento dentro del carril.

El primero es capaz de detenerse a cero si un auto lo hace delante nuestro e incluso retomar el viaje sin intervención del conductor. El segundo logra que el auto se mantenga, leyendo las líneas laterales, dentro del carril, interviniendo en la dirección. Y si detecta que un auto nos va a superar por algún costado, se pone firme para impedir que nos abramos de manera peligrosa.

No son elementos que jamás hayamos probado, pero siempre es bueno volver a ponerse al mando de uno de estos nuevos ejemplares que minimizan (cada vez con mayor intervención) los errores que uno puede cometer al volante.

Claro que en Alemania, con un tránsito ordenado, anticiparse a una maniobra es mucho más fácil, tanto para el conductor como para el auto.

Ojalá podamos tenerlos junto con el Passat que vamos a recibir el año próximo. Lo estaremos esperando para exprimirlo mucho más que el centenar de kilómetros que le hicimos en Alemania. Pero bien vale como adelanto de un modelo que, respetando la historia, está más maduro que nunca.



■ DATOS DE FABRICA

VOLKSWAGEN PASSAT GTE

MOTORES
Naftero, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1.395 cm3 (74,5 x 80 mm), dos árboles de levas a la cabeza, 4 válvulas por cilindro. Inyección directa turbo e intercooler. **Potencia:** 156 CV entre 5.000 y 6.000 rpm. **Par máximo:** 25,5 kgm entre 1.600 y 3.500 rpm.
Eléctrico. **Potencia:** 116 CV (85 kw) a 2.500 rpm. **Par máximo:** 36,7 kgm.
Potencia total: 218 CV

TRANSMISION
Tracción: delantera, caja automática DSG de seis marchas.

CHASIS
Suspensiones: Delantera McPherson. **Trasera** a paralelogramo deformable. Resortes, amortiguadores y barra estabilizadora en ambos trenes. **Frenos:** a disco en las cuatro ruedas, delanteros ventilados. **Dirección:** a cremallera, con asistencia eléctrica variable. **Diámetro de giro:** S/D. **Neumáticos:** 215/55x17".

CARROCERIA
Sedán, 4 puertas y 5 plazas. **Cx=** S/D. **Peso:** 1.722 kg. **Tanque de combustible:** 50 litros. **Baúl:** 586 litros/Batería de iones de litio. **Largo/ancho/alto:** 4,767/1,832/1,456 m. **Entre ejes:** 2,791 m. **Trochas:** 1,584/1,568 m.





• PERFORMANCES

Vel. Máxima	182 km/h a 5.500 en 5ª
0-100 km/h	11,8 seg
0-400 metros	18,1 seg (122 km/h)
0-1.000 metros	33,4 seg (153 km/h)
80-120 km/h en 4ª	11,9 seg
80-120 km/h en 5ª	16,8 seg
Frenado 100-0 km/h	39,9 metros
Frenado 140-0 km/h	82,8 metros

• CONSUMO - litros/100 km (autonomía)

a 100 km/h	5,6 (909)
a 130 km/h	8,7 (990)
Urbano	9,7 (619)

ORIGEN	Turquía
PRECIO	286.400
GARANTÍA	3 años o 100.000

* Medición ***auto test***

Pega la vuelta

Con una nueva configuración y el restyling que viene cambiándole la cara a todos los Renault, el Mégane regresa desde Turquía para posicionarse, lejos del impuesto, como una valiosa alternativa a los productos producidos en la región.

Por **MARTIN SIMACOURBE** • Fotos: **MIGUEL TILLOUS**

Que todo el mercado argentino fue afectado por la llegada del impuesto interno, hace casi dos años, no es ninguna novedad. Algunos modelos se acomodaron, otros empezaron a pagarlo y otros, sobre todo los importados, dejaron de llegar.

Como la realidad no cambió demasiado, muchas opciones han desaparecido o están en vías de extinción, con clientes y agencieros en plena negociación para liquidar el stock sobreviviente.

Pese a esto existen formas de evadir el impuesto. En el caso de un importado como el Mégane, reconfigurar la gama es algo que lleva su tiempo. Y eso le pasó al modelo, que durante unos buenos meses se ausentó de la oferta. Para lograrlo, la filial local le pidió a la planta de Bursa en Turquía una opción que seguramente ya tenían, pero que no era destinada al mercado argentino: producir un Mégane III con motor 1.6 y un equipamiento de seguridad y confort prácticamente tope de gama, combinación que los productos del Mercosur no ofrecen.

Así, el Mégane ofrece un combo único en el mercado, destinado a quienes no necesitan de un motor demasiado potente pero valoran la buena calidad de terminación, elementos de equipamiento por los que deberían pagar más en modelos de la competencia y el encanto de líneas que siempre ha entregado el producto francés.



LO QUE TIENE

Decíamos casi tope de gama porque en este Luxe Pack no están disponibles el techo corredizo, el cuero o la cámara de retroceso que, por ejemplo, entrega el Fluence cordobés. Pero después viene muy completo, con sensores, navegador, acceso y arranque por botón, climatizador y cruise control, en el apartado de confort. Y el valorable paquete de seis airbags, Isofix y control de estabilidad/tracción, en el de seguridad.

Como debe pagar el arancel por ser extrazona, el Mégane no queda del todo bien parado ante la competencia, ya que por un dinero similar (siempre y cuando nos atengamos a las listas ofi-







Interior idéntico al del Fluence cordobés, aunque con algunos materiales de mejor factura. A diferencia del sedán, hay mucho menos espacio en las plazas traseras y en el baúl, aunque el espacio de carga es lógico. Las butacas ofrecen poca sujeción.

ciales), se puede adquirir un 308, un Focus, un Golf e incluso un Cruze coreano con 30 y hasta 60 caballos más resignando pocos elementos de confort, pero manteniendo los seis airbags y el control de estabilidad.

Queda claro que Renault no decidió el regreso del Mégane con vistas a hacerle daño a sus competidores, sino con la intención de no cruzarse de brazos en un segmento donde tuvo siempre (incluso con un auto producido en Europa) activa participación.

El modelo aprovecha para regresar el hecho de estrenar una nueva trompa, tal como la marca viene aplicando en toda su gama, con el logo en mayores dimensiones y el plástico negro que une ambas ópticas.

Lo que si resulta curioso es que ese estreno se dio casi en paralelo con la presentación en Frankfurt de la nueva generación, que seguramente deberemos esperar un largo tiempo.

TRANQUILO

El conocidísimo motor 1.6 le brinda reacciones lógicas para su potencia, de 110 CV. Es más rápido que un Golf o un 308 de la misma cilindrada, tanto en aceleración (donde registra casi 12 segundos para el 0 a 100 km/h) como en las recuperaciones (cifra similar para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta marcha). Queda por detrás, aunque muy cerca, del Focus 1.6 que hace notar sus 125 caballos.

Donde no obtuvo buenos valores fue en los consumos a 100 y 130 km/h, algo elevados en relación a sus competidores, sobre todo Golf y Focus (con casi un litro más), ya que está apenas por arriba del 308. En ciudad también es el más glotón (casi 10 l/100 km/h), pero en cifras que no asustan.

Por el resto es el auto que ya conocimos: muy cómodo y dócil de manejar (con la altura del Fluence) pese a su condición de extrazona. El acento está puesto allí y sólo cuando se lo exige muestra inclinaciones en la carrocería o una dirección que podría tener una asistencia más firme. La caja es de buen funcionamiento y cinco marchas y la frenada se posicionó en los 40 metros, un valor destacable.

La posición de manejo es correcta, con doble regulación de volante y una butaca que modifica su altura, aunque es de diseño simple, sin demasiado agarre lateral y con un tapizado sencillo. La pantalla, como en el Fluence, se ubica en lo alto de la consola y aunque es muy completa, no es tan práctica de alcanzar para comandar las funciones táctiles.

El espacio interior es bastante justo en las plazas traseras, sobre todo en el des-





▲ A FAVOR

- Diseño atractivo
- Agrado de conducción
- Calidad interior
- Nivel de equipamiento

▼ EN CONTRA

- Precio comparativo
- Consumo algo elevado
- Espacio interior
- Auxilio temporal





Ficha técnica

RENAULT MEGANE

MOTOR

Naftero, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1.598 cm³, 4 válvulas por cilindro (79,5 x 80,5 mm), doble árbol de levas con cadena. **Inyección** secuencial multipunto. **Potencia:** 110 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 15,1 kgm a 4.250 rpm. Circuito de lubricación: 5 litros. Compresión 9,7:1. **Relación CV/litro:** 68,8. **Relación peso/potencia:** 11,6 kg/CV.

TRANSMISIÓN

Tracción delantera. ESP/ASR. Caja manual de cinco marchas. **Relaciones:** Puente: 4,21. I.ª 3,73 – II.ª 2,05 – III.ª 1,39 – IV.ª 1,03 – V.ª 0,82. MA: 2,55.

CHASIS

Suspensiones: delantera independiente tipo McPherson. Trasera semi rígida. Resortes, amortiguadores y barra estabilizadora en ambos ejes. **Frenos:** discos en las cuatro ruedas, delanteros ventilados. ABS/EBD/BAS. **Dirección** a cremallera, con asistencia eléctrica. **Diámetro de giro:** 11 metros. **Neumáticos:** 205/60x16". **Llantas:** 7J.

CARROCERÍA

Bicuerpo, 5 puertas, 5 plazas. **Peso:** 1.280 kg. **Baúl:** 368 litros. **Tanque:** 60 litros. **Largo/ancho/alto:** 4,297/1,880/1,479 m. **Distancia entre ejes:** 2,642 m. **Trochas:** 1.546/1.547.

EQUIPAMIENTO

• Airbags (6) • Acceso y arranque sin llave • Apoyacabezas (5) • Butaca del conductor con regulación en altura • Cierre centralizado de puertas con comando a distancia • Cierre aut. de puertas en velocidad • Cinturones de tres puntos (5) • Climatizador de doble vía • Columna de dirección regulable en altura y profundidad • Computadora de a bordo • Control de velocidad crucero con limitador • Encendido automático de luces • Equipo de audio con pantalla táctil, CD, MP3, USB y Bluetooth • Faros antiniebla del/tras • Faros con led • Ganchos Isofix • Levantavidrios y espejos exteriores eléctricos • Monitoreo de presión de neumáticos • Navegador satelital • Rueda de auxilio temporal • Sensor de estacionamiento • Sensor de lluvia • Volante multifunción

tinado a las piernas, mientras que el baúl ofrece una medida promedio dentro del segmento. Sí sorprende que pese a tener llantas de 16 pulgadas, el auxilio sea de 15, del tipo temporal.

EN PRECIO

Hablar del precio de los medianos es toda una quimera, pero como siempre decimos, nos atenemos a los valores oficiales para tomar un parámetro. El único Mégane disponible es este, que vale 286.400 pesos, un valor entendible por todo lo que contábamos antes y que hace a un contexto no del todo favorable para el modelo del rombo.

Quien guste de sus atractivas líneas sabe que ahora puede volver a tenerlo en cuenta. Resignando motor, pero no equipamiento.

CALIFICACION

CARROCERÍA		
Espacio interior **20**	15	7,5
Equipamiento de serie **20**	14	7,0
Terminación/Materiales **20**	17	8,5
Capacidad de baúl **15**	11	7,3
Diseño **15**	11	7,3
Percepción de calidad **10**	8,5	8,5
Suma 100	**76,5**	**7,7**
SEGURIDAD		
Activa/pasiva **40**	32	8,0
Dist. de frenado en frío **15**	12	8,0
Dist. frenado en caliente **15**	12	8,0
Dosificación del pedal **10**	8,5	8,5
Luces **10**	7,5	7,5
Visibilidad panorámica **10**	7	7,0
Suma 100	**79**	**7,9**
CONFORT		
Suspensiones **25**	20	8,0
Posición de manejo **15**	12	8,0
Asientos delanteros **15**	11	7,3
Climatización **15**	12	8,0
Asientos traseros **10**	7	7,0
Insonorización **10**	8	8,0
Instrumental **10**	7,5	7,5
Suma 100	**77,5**	**7,8**
PRESTACIONES		
Aceleración **25**	20	8,0
Consumo **20**	16	8,0
Potencia - CV/litro **15**	11	7,3
Velocidad máxima **10**	7,5	7,5
Recuperaciones **10**	7,5	7,5
Eficiencia de tracción **10**	8	8,0
Autonomía **10**	8	8,0
Suma 100	**78**	**7,8**
MANEJO		
Comp. dinámico **25**	18	7,2
Maniobrabilidad **15**	11	7,3
Estabilidad direccional **10**	7,5	7,5
Agrado de conducción **10**	8	8,0
Selector de caja **10**	7,5	7,5
Relaciones de caja **10**	8	8,0
Dirección **10**	8	8,0
Sensibilidad al viento **10**	8	8,0
Suma 100	**76**	**7,6**
Subtotal producto 500	**387**	**7,7**
COSTO/BENEFICIO		
Precio comparativo **30**	19	6,3
Valor/posib. de reventa **10**	8	8,0
Garantía **10**	8,5	8,5
Suma 50	**35**	**7,1**
TOTAL 550	**422,5**	**7,7**



¿Aceptás
un toro mecánico
por tu auto?







Mejor publicá en de**autos**.com,
donde sólo se compran
y venden autos.

Los que quieren autos y nada más,
tienen su sitio especialista.



AUTOMERCADO

Guía de precios




Especificaciones. Precios en **$** (pesos) **u$s** (dólares) y **€** (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

ALFA ROMEO www.alfaromeo.com.ar 0800-777-ALFA

MITO
4,06/1,72/1,44 mts.
Baul: 270 dm³
Origen: Italia
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Progression	33248	1368	105	S	M	7,6	CA	7	Si
Junior	29379	1368	78	S	M	7,6	CA	7	Si
Distinctive	43523	1368	135	S	SA	7,4	CA	7	Si
Progression TCT	37630	1368	135	S	SA	7,4	AA	7	Si
Sport	37403	1368	135	S	M	7,4	CA	7	Si
Quadrifoglio Verde	38364	1368	170	S	M	0	CA	7	Si

GIULIETTA
4,35/1,80/1,47 mts.
Baul: 350 dm³
Origen: Italia
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Progression 120 CV	40372	1368	120	S	M	0	AA	6	Si
Distinctive 170 CV	41800	1368	170	S	M	0	CA	6	Si
Distinctive 170 CV TCT	51978	1368	170	S	SA	0	CA	6	Si
Progression 170 CV TCT	45988	1368	170	S	SA	0	AA	6	Si
Quadrifoglio Verde	56575	1742	235	S	M	0	CA	6	Si

AUDI www.audi.com.ar 0800-888-AUDI

A3
3 puertas: 4,24/1,78/1,42 mts.
Sportback: 4,31/1,79/1,43 mts.
Baul: 365/380 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin limite de km.



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
1.4 TFSI	51300	1395	122	S	M	0	CA	7	Si
1.4 TFSI Stronic	77200	1395	122	S	SA	0	CA	7	Si
1.8 TFSI	82000	1798	180	S	M	0	CA	7	Si
1.8 TFSI Stronic	89650	1798	180	S	SA	0	CA	7	Si
1.8 TFSI Stronic Quattro	95750	1798	180	I	SA	0	CA	7	Si
1.4 TFSI Sportback	73200	1395	122	S	M	0	CA	7	Si
1.4 TFSI Sportback Stronic	80850	1395	122	S	SA	0	CA	7	Si
1.8 TFSI Sportback	85800	1798	180	S	M	0	CA	7	Si
1.8 TFSI Sportback Stronic	93450	1798	180	S	SA	0	CA	7	Si
1.8 TFSI Sportback Stronic Quattro	99550	1798	180	I	SA	0	CA	7	Si
2.0 TDI Stronic	93250	1968	143	S	SA	0	CA	7	Si
2.0 TDI Sportback Stronic	97250	1968	143	S	SA	0	CA	7	Si
1.4 TFSI Stronic Sedan	83900	1395	122	S	SA	0	CA	7	Si
1.8 TFSI Sedan	86850	1798	180	S	M	0	CA	7	Si
1.8 TFSI Stronic Sedan	94650	1798	180	S	SA	0	CA	7	Si
1,8 TFSI Stronic Quattro Sedan	100900	1798	180	I	SA	0	CA	7	Si

A4
4,70/1,83/1,42 mts.
Baul: 460 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin limite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
3.0 TFSI Stronic Quattro	142100	3000	272	I	SA	13,5	CA	6	Si
Ambition 1.8 TFSI	98900	1781	170	S	M	0	CA	6	Si
Ambition 1.8 TFSI Multitronic	105700	1781	170	S	SA	0	CA	6	Si
Attraction 1.8 TFSI	90250	1781	170	S	M	0	CA	6	Si
Attraction 1.8 TFSI Multitronic	97000	1781	170	S	SA	0	CA	6	Si
3.0 TDI Stronic Quattro	157200	3000	245	I	SA	13,5	CA	6	Si
Ambition 2.0 TDI Multitronic	120400	2000	150	S	SA	0	CA	6	Si
Ambition 2.0 TFSI	106750	2000	225	S	M	0	CA	6	Si
Ambition 2.0 TFSI Multitronic	113450	2000	225	S	SA	0	CA	6	Si

AUTO NOTICIAS

SE ESCAPO OTRA VEZ

Peugeot acompañó una vez más a los tenistas argentinos en el sueño de obtener la Copa Davis. Lamentablemente, Argentina fue eliminada ante Bélgica en las semifinales, instancia que los europeos alcanzaban por primera vez en 16 años. La serie finalizó 3 a 2 con victorias argentinas en el dobles y en el cuarto partido, pero los belgas lograron imponerse en los primeros dos encuentros y en el decisivo, por lo que disputarán la final ante Gran Bretaña. Los partidos se llevaron a cabo entre el 20 y 23 de septiembre en el estadio Forest National de Bruselas, que albergó a más de 8.000 espectadores durante los tres días de competencia.





Especificaciones: Precios en $ (pesos) u$s (dólares) y € (euros). cm³: Cilindrada. CV: Potencia. Trac: Tracción. S: Simple. I: Integral. D: Doble. Caja: Nº de marchas. M: Manual. A: Automática. SA: Aut. Secuencial. Cons: Consumo promedio en l/100 km. AA: Aire acondicionado. CA: Climatizador automático. Air: Nº de airbags. ESP: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

ACEITE POR MATE



En el marco de un plan de fidelización con sus clientes, Shell Rimula, el lubricante para motores diésel especialmente diseñado para servicios pesados, lanza una promoción que consiste en premiar con un set de mate a todos aquellos clientes que adquieran los lubricantes Shell Rimula R6 o R5E. La promoción es válida hasta el 30 de noviembre, o hasta agotar stock de 20.000 unidades y estará disponible en las estaciones de servicio, lubricentros y puntos de venta adheridos en todo el país.

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Ambition 2.0 TFSI Stronic Quattro	120000	2000	225	I	SA	0	CA	6	Si
Attraction 2.0 TDI Multitronic	111300	2000	150	S	SA	0	CA	6	Si
Attraction 2.0 TFSI	100400	2000	225	S	M	0	CA	6	Si
Attraction 2.0 TFSI Quattro	113650	2000	225	I	SA	0	CA	6	Si
Attraction 2.0 TFSI Multitronic	107100	2000	225	S	SA	0	CA	6	Si
S4 3.0 TFSI Stronic Quattro	180650	2995	333	I	SA	13,5	CA	6	Si

A5



Coupé: 4,62/1,86/1,37 mts.
Sportback: 4,71/1,86/1,39 mts.
Baul: 455/480 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
3.0 TFSI Stronic Quattro	156800	2995	272	I	SA	0	CA	6	Si
3.0 TFSI Stronic Quattro Sportback	153200	2995	272	I	SA	0	CA	6	Si
2.0 TFSI	112350	1984	225	S	M	0	CA	6	Si
2.0 TFSI Sportback	108450	1984	225	S	M	0	CA	6	Si
2.0 TFSI Multitronic	119100	1984	225	S	SA	0	CA	6	Si
2.0 TFSI Sportback Multitronic	115250	1984	225	S	SA	0	CA	6	Si
2.0 TFSI Stronic Quattro	126850	1984	225	I	SA	0	CA	6	Si
2.0 TFSI Sportback Stronic Quattro	123000	1984	225	I	SA	0	CA	6	Si
Cabrio TFSI Stronic Quattro	172850	2995	272	I	SA	0	CA	6	Si
S5 3.0 TFSI Stronic Quattro	211750	2995	333	I	SA	0	CA	6	Si
RS5 FSI Stronic Quattro	282500	4163	450	I	SA	0	CA	6	Si

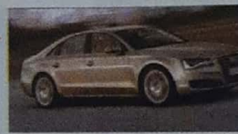
A6



4,91/1,86/1,47 mts.
Baul: 564 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
2.8 FSI Multitronic	145550	2773	204	S	SA	0	CA	6	Si
3.0 TFSI Stronic Quattro	173300	2995	310	I	SA	0	CA	6	Si

A8



5,06/1,95/1,44 mts.
Baul: 500 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
4.0 TFSI Tiptronic Quattro	316900	3993	420	I	SA	0	CA	8	Si
L 4.0 TFSI Tiptronic Quattro	332450	3993	420	I	SA	0	CA	8	Si

Q3



4,39/1,83/1,59 mts.
Baúl: 460 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
2.0 TFSI 170 CV Quattro	98500	1984	170	I	M	0	AA	6	Si
2.0 TFSI 170 CV Stronic Quattro	105850	1984	170	I	SA	0	AA	6	Si
2.0 TFSI 211 CV Stronic Quattro	108550	1984	211	I	SA	0	CA	6	Si
2.0 TDI Stronic Quattro	66500	1968	177	I	SA	0	CA	6	Si

Q5



4,63/1,88/1,65 mts.
Baul: 540 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
2.0 TDI Stronic Quattro	146100	1968	177	I	SA	0	CA	6	Si
2.0 TFSI 180 CV Quattro	117650	1984	180	I	M	0	CA	6	Si
2.0 TFSI 225 CV Quattro	124150	1987	225	I	M	0	CA	6	Si
2.0 TFSI 225 CV Tiptronic Quattro	131900	1987	225	I	SA	0	CA	6	Si
3.0 TDI Stronic Quattro	172400	2967	244	I	SA	0	CA	6	Si

Q7



5,08/1,98/1,73 mts.
Baul: 775 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
3.0 TDI Tiptronic Quattro	215700	2967	240	I	SA	0	CA	8	Si
4.2 TDI Tiptronic Quattro	264300	4163	340	I	SA	19,5	CA	8	Si
3.0 TFSI 272 CV Tiptronic Quattro	184850	2967	272	I	SA	0	CA	8	Si
3.0 TFSI 333 CV Tiptronic Quattro	208500	2967	333	I	SA	0	CA	8	Si

R8



4,43/1,91/1,25 mts.
Baul: 100 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
4.2 FSI Quattro	437150	4163	430	I	M	0	[illegible]	6	Si
4.2 FSI Stronic Quattro	455400	4163	430	I	SA	0	[illegible]	6	Si
5.2 FSI Quattro	543350	5204	525	I	M	0	[illegible]	6	Si
5.2 FSI Stronic Quattro	543350	5204	525	I	SA	0	[illegible]	6	Si
5.2 FSI Spyder Quattro	595400	5204	525	I	M	0	[illegible]	6	Si
5.2 FSI Spyder Stornic Quattro	595400	5204	525	I	SA	0	[illegible]	6	Si

TT



Coupé: 4,17/1,84/1,35 mts.
Roadster: 4,17/1,84/1,35 mts.
Baul: 290/300 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Coupe 2.0 TFSI Stronic	127650	1984	211	S	SA	10,6	CA	6	Si
RS CoupÉ 2.5 TFSI Stronic Quattro	186450	2500	340	S	SA	0	CA	6	Si
CoupÉ 1.8 TFSI	104750	1798	160	S	M	9	CA	4	Si
Coupe 2.0 TFSI	120000	1984	211	S	M	10,7	CA	6	Si
RS CoupÉ 2.5 TFSI Quattro	177800	2500	340	S	M	0	CA	6	Si
Roadster 2.0 TFSI Stronic	133950	1984	211	S	SA	0	CA	6	Si
Roadster 2.0 TFSI	128550	1984	211	S	M	0	CA	6	Si

A1



3,95/1,74/1,41 mts.
Baul: 270 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años sin límite de km

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Ambition	48250	1390	122	S	M	6,5	CA	6	Si
Ambition Stronic	71400	1390	122	S	SA	6,5	CA	6	Si
S Line	86650	1390	185	S	SA	5,9	CA	6	Si



Especificaciones. Precios en **$** (pesos) **u$s** (dólares) y **€** (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

CHAU ESTORNUDOS

Los filtros de habitáculos convencionales sólo impiden que partículas como el polvo, polen y hollín de diésel penetren en el vehículo a través de la ventilación. Es por eso que Mann-Filter lanza Mann-Filter FreciousPlus, la última generación de filtros de habitáculo, que evitan casi en un 100 por ciento la propagación de bacterias y moho en el interior del habitáculo. Este producto es clave tanto para niños y viajeros frecuente como así también para aquellos que padecen de fiebre del heno, alergias o asma, ya que cuenta con una tecnología filtrante de tres capas: la primera de filtro de partículas, la segunda es de carbón de alta calidad y la tercera es una capa biofuncional que no sólo brinda un efecto anti-microbios sino que además funciona como jaula de alérgenos liberados.





Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Sportback Ambition	50200	1390	122	S	M	6,5	CA	6	Si
Sportback Ambition Stronic	74150	1390	122	S	SA	6,5	CA	6	Si
Sportback Ambition S Line Stronic	89200	1390	185	S	SA	0	CA	6	Si

A7 SPORTBACK
4,97/1,91/1,42 mts.
Baul: 535 dm³ Origen: Alemania
Garantia: 3 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
3.0 TDI Stronic Quattro	211200	2967	245	I	SA	0	CA	6	Si
3.0 TFSI Stronic Quattro	200250	2995	310	I	SA	0	CA	6	Si

BMW www.bmw.com.ar 0800-122-2269

SERIE 1
Hatch: 4,33/1,77/1,42 mts.
Coupé/Cabrio: 4,36/1,75/1,42 mts.
Baúl: 360/370/260 dm³ Origen: Alemania
Garantia: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
125i Executive Coupe	99100	2996	218	S	M	12,5	CA	6	Si
135i Sportive Coupe	118000	2979	306	S	M	13,6	CA	6	Si
116i	76900	1598	136	S	M	7,2	CA	6	Si
118i Sport	83300	1598	170	S	M	7,5	CA	6	Si
M135i	117100	2979	320	S	M	10,9	CA	6	Si

SERIE 3
Sedán: 4,63/1,81/1,43 mts.
Coupé/Cabrio: 4,61/1,78/1,40 mts.
Baúl: 480/440/210 dm³ Origen: Alemania
Garantia: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	AB
328i	115800	1997	245	S	M	0	CA	6	Si
320i	86400	1997	184	S	M	8,4	CA	6	Si
320d	110900	1997	184	S	M	0	CA	6	Si

SERIE 5
Berlina: 4,84/1,84/1,46 mts.
GT: 4,99/1,90/1,55 mts.
Baul: 520/440 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
535i Executive	160400	2979	306	S	A	11,9	CA	6	Si
535i Gran Turismo	183500	2979	306	S	SA	12,3	CA	6	Si

X1
4,45/1,79/1,54 mts.
Baul: 420 dm³ Origen: Estados Unidos
Garantia: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
2.0d sDrive	102900	1995	177	S	M	6,4	CA	6	Si
2.0d sDrive Active	105800	1997	184	I	M	9,7	CA	6	Si
2.0i xDrive Executive	92600	1997	184	S	M	9,1	CA	6	Si

X3
4,65/1,88/1,66 mts.
Baul: 550 dm³ Origen: EE.UU.
Garantia: 2 años sin límite de kilómetros.



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
2.0d xDrive Executive	133800	1995	184	I	SA	6,7	CA	6	Si
3.5i xDrive Executive	145900	3500	306	I	SA	11,2	CA	6	Si
2.0i xDrive Executive	113900	1997	184	I	SA	8,9	CA	6	Si

X5
4,85/1,93/1,76 mts.
Baul: 620 dm³ Origen: Estados Unidos
Garantia: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
xDrive 35i Executive	181900	2979	306	I	SA	13,2	CA	6	Si
M	307500	4395	555	I	SA	20,1	CA	6	Si

X6
4,87/1,99/1,69 mts.
Baul: 570 dm³ Origen: Estados Unidos
Garantia: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
xDrive 35i Sportive	210900	2979	306	I	SA	16,6	CA	6	Si
M	344000	4395	555	I	SA	20,1	CA	6	Si

CHERY www.chery.com.ar 0810-22-CHERY

TIGGO
4,28/1,76/1,70 mts.
Baul: 827 dm³ Origen: Uruguay/China
Garantia: 2 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Luxury 4x4	26626	1971	138	D	M	0	AA	2	No
Luxury 4x2 AT	26626	1971	138	S	A	0	AA	2	No
Confort 2.0	24140	1971	138	S	M	0	AA	2	No
Confort 1.6	22430	1598	125	S	M	0	AA	2	No

QQ
3,55/1,49/1,48 mts.
Baul: 190 dm³ Origen: China
Garantia: 2 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Confort	12800	1083	68	S	M	0	AA	2	No
Light	11900	1083	68	S	M	0	AA	2	No

FULWIN
Hatch: 4,13/1,69/1,49 mts.
Sedán: 4,27/1,69/1,49 mts.
Baul: 380/450 dm³ Origen: China
Garantía: 2 años ó 60.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
5P	16860	1497	107	S	M	0	AA	2	No
4P	16860	1497	107	S	M	0	AA	2	No

CHEVROLET www.chevrolet.com.ar 0800-888-2269

AGILE
3,99/1,68/1,47 mts.
Baul: 327 dm³ Origen: Argentina
Garantia: 2 años sin límite de km.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LS	183700	1389	92	S	M	9,8	AA	2	No
LT	204200	1389	92	S	M	9,8	AA	2	No
LTZ Effect	213900	1389	92	S	M	9,8	AA	2	No

CAPTIVA
4,68/1,85/1,73 mts.
Baúl: 475 dm³ Origen: Corea
Garantia: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LS	300600	2384	167	S	M	0	AA	2	No
LT AWD	453500	2384	167	I	M	0	CA	2	Si
LTZ D AT AWD	725700	2231	184	I	SA	0	CA	6	Si

CLASSIC
4,05/1,76/1,42 mts.
Baul: 390 dm³ Origen: Argentina
Garantia: 1 año o 20.000 km.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LS	176300	1389	92	S	M	0	AA	2	No
LS Pack	162100	1389	92	S	M	0	AA	2	No

S10
5,37/1,88/1,79 mts.
Origen: Brasil
Garantia: 3 años ó 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
CD 4x2 LS	346500	2776	200	S	M	0	AA	2	No
CD 4x2 LT	395400	2776	200	S	M	0	AA	2	No

ROTTER®

Concesionario Oficial FIAT



HACÉ MÁS FELIZ TU CAMINO CON LA FINANCIACIÓN DE FIAT

Obtené tu 0km con la mejor financiación que sólo Fiat te puede sar.

HASTA 60 CUOTAS

TNA 4,9





SISTEMA DE ABS



DIRECCIÓN ASISTIDA



AIRE ACONDICIONADO



AIRBAG



LLANTAS DE ALEACIÓN

Fiat Crédito

(1) CFT: 28,69%.

Sujeto a la aprobación de Fiat Crédito Compañía Financiera S.A. (C.M. Della Paolera 299 – piso 25°- Ciudad de Bs. As.), entidad local de capital extranjero en los términos de las leyes N° 19.550 y N° 21.526, cuyos accionistas limitan su responsabilidad a la integración de las acciones suscriptas de acuerdo a las Ley N° 25.738. El CFT (Costo Financiero Total nominal) incluye seguro de vida (0,17% sobre saldo), no incluye seguro de la unidad. La tasa de interés (nominal anual: TNA y efectiva anual: TEA) es fija y en pesos moneda nacional. Máximo monto a financiar $100.000 o hasta el 70% del precio de lista oficial de Fiat Auto Argentina S.A. Plazo 12 meses TNA 4,90% TEA 5,01% Costo Financiero Total (nominal) 8,00%; Plazo 24 meses TNA 15,90% TEA 17,11 % Costo Financiero Total (nominal) 21,31%; Plazo 36 meses TNA 18,90% TEA 20,63% Costo Financiero Total (nominal) 24,94%; Plazo 48 meses TNA 22,00% TEA 24,36% Costo Financiero Total (nominal) 28,69%; Plazo 60 meses TNA 22,50% TEA 24,98% Costo Financiero Total (nominal) 29,29%. Stock: 400 créditos. Promoción válida en la red de concesionarios autorizados y para las solicitudes ingresadas desde el 01/09/15 hasta el 31/10/15 cuyos créditos se formalicen antes del 31/10/15 exclusivamente sobre los modelos Palio Fire, Nuevo Palio y Siena EL. El titular de los datos personales tiene la facultad de ejercer el derecho de acceso a los mismos en forma gratuita a intervalos no inferiores a seis meses, salvo que se acredite interés legítimo al efecto conforme lo establecido en el artículo 14, inciso 3 de la Ley N° 25.326. La DIRECCIÓN NACIONAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES. Órgano de Control de la Ley N° 25.326, tiene la atribución de atender las denuncias y reclamos que se interpongan con la relación al incumplimiento de las normas sobre protección de los datos personales.

VISITANOS EN CUALQUIERA DE NUESTAS SUCURSALES

CASA CENTRAL SAN JUSTO | Av. Mons. Bufano 3250 (ex Camino de Cintura) | Tel. 4616-2400 | rotter@autosrotter.com

SAN MARTÍN | Av. Rdo. Balbín 1970 (ex ruta 8) | Tel. 4713-2525 | rottersm@autosrotter.com

LOMAS DEL MIRADOR | Av. Gral. Mosconi 1 (esq. Av. Gral. Paz) | Tel. 2068-4411 | rotterlm@autosrotter.com

www.autosrotter.com

Especificaciones. Precios en **$** (pesos) **u$s** (dólares) y **€** (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

SI TOMASTE NO MANEJES

Monroe Fric-Rot acompañó a Cervecería y Maltería Quilmes en la jornada de concientización vial realizada el día 22 de septiembre, con el fin de disminuir los accidentes automovilísticos en nuestro país. La charla fue moderada por el periodista de tránsito, Jota Leonetti y contó con la participación de Ford Argentina, Federación Patronal Seguros S.A., Fric-Rot y OVILAM, consultora dedicada a la investigación, experimentación y capacitación en la materia.



CD 4x2 LTZ	448700	2776	200	S	M	0	CA	2	Si
CD 4x4 LS	415800	2776	200	D	M	0	AA	2	No
CD 4x4 LT	459600	2776	200	D	M	0	AA	2	No
CD 4x4 LTZ AT	559200	2776	200	D	A	0	CA	2	Si
CD 4x4 LTZ	530200	2776	200	D	M	0	CA	2	Si
CD 4x2 High Country	461400	2776	200	S	M	0	CA	2	Si
CD 4x4 High Country	543000	2776	200	D	A	0	CA	2	Si
CD 4x4 High Country AT	571900	2776	200	D	M	0	CA	2	Si
CS 4x2 LS	301600	2776	200	S	M	0	AA	2	No
CS 4x4 LS	358400	2776	200	D	M	0	AA	2	No

CRUZE

4 puertas: 4,59/1,78/1,47 mts.
5 puertas: 4,51/1,80/1,47 mts.
Baúl: 450/413 dm³ Origen: Corea
Garantía: 2 años sin limite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LT 5P	255300	1796	141	S	M	0	CA	6	Si
LTZ AT 5P	291900	1796	141	S	SA	0	CA	6	Si
LTZ 5P	261900	1796	141	S	M	0	CA	6	Si
LT D AT 5P	299000	1998	163	S	SA	0	CA	6	Si
LTZ D AT 5P	300600	1998	163	S	SA	0	CA	6	Si
LT 4P	257000	1796	141	S	M	0	CA	6	Si
LTZ AT 4P	299700	1796	141	S	SA	0	CA	6	Si
LTZ 4P	294700	1796	141	S	M	0	CA	6	Si
LT D 4P	264700	1998	163	S	SA	0	CA	6	Si
LTZ D AT 4P	301100	1998	163	S	SA	0	CA	6	Si

MONTANA

4,51/1,91/1,57 mts.
Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin limite de km.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LS	197600	1796	105	S	M	0	AA	2	No
LS Pack	204500	1796	105	S	M	0	AA	2	No

SPARK

3,64/1,71/1,52 mts.
Baul: 170 dm³ Origen: Corea
Garantía: 1 año sin límite de km.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LT	192500	1200	81	S	M	0	CA	2	No

CELTA

3,79/1,63/1,43 mts.
Baul: 390 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 1 año o 20.000 km.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Advantage	164900	1389	92	S	M	0	AA	2	No
Advantage Pack	168900	1389	92	S	M	0	AA	2	No

CHEVROLET
Aplicaciones



Modelo	cm³	cv				
AGILE	1389	92	C 2256	W 712/22	WK 58	CU 4251
CAPTIVA	2384	167	C 29 008	HU 6007 x	(∞)	CU 2622
CELTA	1389	92	C 1944	W 712/22	WK 58	CU 4251
CLASSIC	1389	92	C 2256	W 712/22	WK 58	CU 4251
COBALT	1796	105	C 24 028	W 712/22	WK 58	CU 2442
CRUZE	1796	141	C 26 106	HU 612/2 x	(∞)	CU 2442
CRUZE	1998	163	C 27 107	HU 719/3 x	PU 9001 X	CU 2442
SONIC	1598	115	C 24 028	HU 612/2 x	(∞)	CU 2442
SPARK	1200	81	C 36 013	W 6021	(∞)	CU 20 010
SPIN	1796	105	C 24 028	W 712/22	WK 58	CU 2442
TRACKER	1796	140	C 24 012	HU 612/2 x	(∞)	CU 2442

(∞) = Filtro de por vida



Catálogo online:
www.mann-filter.com.ar

PRISMA

4,28/1,71/1,483 mts.
Baul: 500 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LT	210000	1389	98	S	M	0	AA	2	No
LTZ	221700	1389	98	S	M	0	AA	2	No
LTZ AT	231600	1389	98	S	SA	0	AA	2	No

SONIC

Hatch: 4,04/1,74/1,52 mts.
Sedán: 4,40/1,74/1,52 mts.
Baúl: 253/455 dm³ Origen: Corea
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LT 5P	235400	1598	115	S	M	0	AA	4	No
LTZ AT 5P	256100	1598	115	S	SA	0	AA	6	No
LTZ 5P	249000	1598	115	S	M	0	AA	6	No
LTZ Effect 5P	232700	1598	115	S	M	0	AA	6	No
LT 4P	244000	1598	115	S	M	0	AA	4	No
LTZ AT 4P	266300	1598	115	S	SA	0	AA	6	No
LTZ 4P	257900	1598	115	S	M	0	AA	6	No

Escaneado con CamScanner



Especificaciones: Precios en $ (pesos) u$s (dólares) y € (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

CONSEJOS PARA NO CONTAMINAR



En el marco de la semana de la movilidad sustentable, realizada del 16 al 22 de septiembre con la idea de difundir diferentes formas de movilidad amigables con el medio ambiente, Bridgestone brindó recomendaciones para disminuir la contaminación ambiental. Los diez aspectos que propuso la marca fueron: comprar productos ecológicos, planificar el viaje, comprobar frecuentemente la presión de los neumáticos, reducir las cargas innecesarias y evitar el uso de portaequipajes, no calentar el motor del auto antes de empezar a conducir, usar el aire acondicionado solamente cuando sea necesario, acelerar suavemente y mantener siempre una velocidad constante, usar el frenado del motor, no mantener el motor encendido cuando está parado y por último, compensar las emisiones de CO2 que se generan.

SPIN
4,36/1,73/1,66 mts.
Baúl: 162/710 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LT	223400	1796	105	S	M	0	AA	2	No
LTZ	238600	1796	105	S	M	0	AA	2	No
LTZ 7 asientos	251700	1796	105	S	M	0	AA	2	No
LTZ AT 7 Asientos	265900	1796	105	S	SA	0	AA	2	No
LTZ Activ AT	273600	1796	105	S	SA	0	AA	2	No
LTZ Activ	259400	1796	105	S	M	0	AA	2	No

TRAILBLAZER
4,88/1,90/1,84 mts.
Baúl: 205/554 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LTZ 4x4 AT	545399	2776	180	D	SA	0	CA	4	Si

COBALT
4,48/1,743/1,51 mts.
Baúl: 563 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LTZ Advantage AT	237000	1796	105	S	SA	0	AA	2	No
LTZ Advantage	227200	1796	105	S	M	0	AA	2	No
LT	211500	1796	105	S	M	0	AA	2	No

ONIX
3,93/1,71/1,48 mts.
Baúl: 280 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Effect	221800	1389	98	S	M	0	AA	2	No
LT	202900	1389	98	S	M	0	AA	2	No
LTZ	214700	1389	98	S	M	0	AA	2	No
LTZ AT	225100	1389	98	S	SA	0	AA	2	No

TRACKER
4,25/1,79/1,66 mts.
Baúl: 306 dm³ Origen: México
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LTZ AWD AT	294100	1796	140	I	SA	0	AA	2	Si
LTZ	274300	1796	140	S	M	0	AA	2	No
LTZ Plus AWD AT	300600	1796	140	I	SA	0	AA	6	Si

CAMARO
4,83/1,92/1,37 mts.
Baúl: 320 dm³ Origen: USA
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
SS	164000	6162	405	S	SA	0	AA	6	Si

CHRYSLER www.chrysler.com.ar 0800-333-7070

TOWN & COUNTRY
5,14/1,95/1,75 mts.
Baúl: 935 dm³ Origen: Canadá
Garantía: 2 años o 50.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Limited	148200	3604	283	S	SA	0	CA	6	Si

300C
5,04/1,90/1,48 mts.
Baúl: 460 dm³ Origen: EE. UU.
Garantía: 2 años o 50.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
3.6L	149100	3605	286	S	SA	0	CA	7	Si

CITROEN www.citroen.com.ar 0800-888-CITROEN

BERLINGO
4,13/1,76/1,85 mts.
Baúl: 664 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 2 años (Multispace) 1 año (furgón)



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Multispace SX HDi	248750	1560	92	S	M	0	AA	2	No
Multispace SX	233000	1587	110	S	M	0	AA	2	No
Multispace XTR HDi	263250	1560	92	S	M	0	AA	2	No
Multispace XTR	246750	1587	110	S	M	0	AA	2	No
Business	180500	1360	75	S	M	0	AA	2	No
Bussines HDi	201000	1560	92	S	M	0	AA	2	No
Bussines Mixto	198000	1360	75	S	M	0	AA	2	No
Bussines Mixto HDi	218500	1560	92	S	M	0	AA	2	No

JUMPER
Furgón: 5,09/1,99/2,15 mts.
Alto: 5,09/1,99/2,45 mts.
Origen: Brasil
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
HDi 33 M	374250	2287	127	S	M	0	AA	2	No
HDi 35 MH	402000	2287	127	S	M	0	AA	2	No
HDi 35 LH	385500	2287	127	S	M	0	AA	2	No

C3 AIRCROSS
4,28/1,73/1,75 mts.
Baul: Sin datos Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Exclusive Pack My Way	272250	1587	115	S	M	0	CA	4	No
Tendance	240500	1587	115	S	M	0	AA	2	No

DS3
3,94/1,73/1,45 mts.
Baul: 290 dm³ Origen: Francia
Garantía: 3 años o 100.000 km.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
So Chic	299750	1589	120	S	M	7,9	CA	6	Si
Sport Chic	466722	1589	156	S	M	8,2	CA	6	Si
1955	315000	1589	120	S	M	7,9	CA	6	Si

C3 PICASSO
4,08/1,73/1,62 mts.
Baúl: 403 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Exclusive Pack My Way	259000	1587	115	S	M	0	CA	4	No
Tendance	228250	1587	115	S	M	0	AA	2	No

C3
3,94/1,73/1,53 mts.
Baúl: 300 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Exclusive	197250	1449	90	S	M	0	AA	2	No
Origine	203250	1449	90	S	M	0	AA	2	No
Origine Pack Zenith	215250	1449	90	S	M	0	AA	2	No
Tendance Pack Secure	245750	1587	115	S	M	0	CA	4	No
Exclusive Pack My Way	217250	1449	90	S	M	0	AA	2	No

C4 LOUNGE
4,62/1,79/1,51 mts.
Baúl: 450 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Exclusive HDi	314250	1560	115	S	M	6,2	CA	6	Si
Tendance HDi	283250	1560	115	S	M	6,2	CA	2	No
Exclusive THP AT	316500	1598	163	S	SA	11,6	CA	6	Si
Tendance THP AT	291750	1598	163	S	SA	11,6	CA	2	No
Origine	251000	1998	143	S	M	11,8	AA	2	No
Tendance	267250	1998	143	S	M	11,8	CA	2	No
Tendance Pack	283750	1998	143	S	M	11,8	CA	6	No

DODGE www.dodge.com.ar 0800-333-7070

JOURNEY
4,88/1,83/1,69 mts.
Baul: 780 dm³ Origen: México
Garantía: 2 años o 50.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
SXT AT	77800	2360	172	S	SA	0	CA	6	Si
R/T AT	108000	3604	282	I	SA	0	CA	6	Si

FIAT www.fiat.com.ar 0800-777-8000

500
3,55/1,63/1,49 mts.
Baul: 180 dm³ Origen: México
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Lounge AT	263100	1368	105	S	A	0	CA	4	Si
Sport	241400	1368	105	S	M	0	AA	4	Si
Cult	211700	1368	85	S	M	0	AA	2	Si
Cabrio Lounge	268700	1368	105	S	A	0	CA	4	Si

DUCATO
Corto: 4,74/1,99/2,15 mts.
Medio: 5,09/1,99/2,15 mts.
Largo: 5,59/1,99/2,45 mts.
Origen: Brasil Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Combinato	449200	2287	127	S	M	0	-	0	No
Furgon 15 Corto TN	408000	2287	127	S	M	0	-	0	No
Furgon 15 TE	433700	2287	127	S	M	0	-	0	No
Furgon 15 TN	425500	2287	127	S	M	0	-	0	No
Furgon Maxicargo TE	445600	2287	127	S	M	0	-	0	No

FIORINO
4,18/1,62/1,87 mts.
Baul: Sin datos Origen: Brasil
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Base	158700	1368	87	S	M	0	-	2	No
Confort	167540	1368	87	S	M	0	AA	2	No

Especificaciones. Precios en **$** (pesos) **u$s** (dólares) y **€** (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

APOYANDO AL RUGBY

Renault lanzó una campaña llamada "Hay que ser más Puma" para que los seguidores del rugby argentino puedan demostrar su pasión y ganarse la posibilidad de conocer a Agustín Creevy, Juan Martín Fernández Lobbe y Juan Martín Hernández. Hasta el 31 de octubre hay tiempo para compartir en las redes sociales una foto o video con el hashtag #HayQueSerMasPuma en apoyo a Los Pumas durante el mundial y luego registrarse en www.renault.com/lospumas. Todos los registrados participarán en un sorteo para tener un encuentro con los embajadores de la marca, además de recibir camisetas, camperas y bolsos, entre otros regalos.



IDEA

3,95/1,68/1,64 mts.
Adventure: 4,20/1,75/1,73 mts.
Baul: 380 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Attractive	208000	1368	82	S	M	0	AA	2	No
Attractive Top	215180	1368	82	S	M	0	AA	2	No
Adventure Tech	253370	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Adventure	246400	1598	115	S	M	0	AA	2	No

LINEA

4,55/1,70/1,49 mts.
Baul: 500 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Absolute Dualigic	267330	1747	130	S	SA	0	CA	2	No
Absolute Dualogic Full	274410	1747	130	S	SA	0	CA	6	No
Absolute Uconnect	264300	1747	130	S	M	0	CA	2	No
Absolute Uconnect Full	279180	1747	130	S	SA	0	CA	6	No
Essence Uconnect	250500	1747	130	S	M	0	AA	2	No

PALIO

3,82/1,63/1,44 mts.
Baul: 290 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Fire	146500	1368	82	S	M	0	-	2	No
Fire AA DA	152950	1368	82	S	M	0	AA	2	No
Fire Top	155970	1368	82	S	M	0	AA	2	No

WWW.AUTOPLUSDIGITAL.COM.AR

PALIO WEEKEND

4,24/1,64/1,52 Trekking 4,24/1,66/1,59
Adventure 4,31/1,72/1,64 mts.
Baul: 460 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Adventura XTreme	244470	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Adventure	237200	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Adventure Locker	241160	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Adventure Locker XTreme	248430	1598	115	S	M	0	AA	2	No

NUEVO PALIO

3,87/1,67/1,50 mts.
Baúl: 280 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Attractive Top	190610	1368	85	S	M	0	AA	2	No
Attractive	187800	1368	85	S	M	0	AA	2	No
Essence	196500	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Essence Dualogic	208150	1598	115	S	SA	0	AA	2	No
Sporting	206500	1598	115	S	M	0	AA	2	No

PUNTO

4,03/1,68/1,50 mts.
Baul: 280 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 1 año

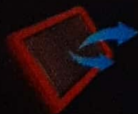


Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Essence Emotion	243220	1598	115	S	M	0	CA	2	No
Attractive Top	224100	1368	87	S	M	0	AA	2	No
Essence Dualogic	248790	1598	115	S	SA	0	AA	2	No
Essence	238700	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Sporting Tech	248180	1598	115	S	M	0	CA	2	No
Sporting	243500	1598	115	S	M	0	AA	2	No

·PARECIDO·
no es
LO MISMO

SI PENSÁS QUE LOS FILTROS DE AIRE PARA TU AUTO SON TODOS IGUALES, ESTÁS EQUIVOCADO.

Los filtros económicos afectan el motor de tu auto, reduciendo la vida útil, quitándole potencia y haciendo que consuma hasta un 5% más de combustible.
Los filtros FRAM, fabricados por Sogefi (principal proveedor de elementos filtrantes para las automotrices) poseen una alta eficiencia en la retención de contaminantes, garantizando el correcto funcionamiento de tu auto.



99,8%
de eficiencia

CUANDO CAMBIES LOS FILTROS DE TU AUTO PEDÍ QUE SEAN FRAM.

FRAM
SOGEFI GROUP

Especificaciones Precios en **$** (pesos) **u$s** (dólares) y **€** (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

EL ARTE DE AYUDAR

Toyota en conjunto con su concesionario oficial Federico, presentó la primera actividad de su Proyecto Artistas en Red, en el barrio porteño de Saavedra. Esta iniciativa, llamada "Pared", busca brindar un nuevo espacio de arte para alumnos y artistas emergentes que, a través de sus obras, colaboran en el enriquecimiento cultural de la comunidad. La iniciativa se realiza con el apoyo de Scholas Occurrentes, la entidad educativa de bien público impulsada por el Papa Francisco, con la que Toyota colabora. La primera intervención artística tuvo lugar en la Escuela N°6 Manuel Dorrego y contó con la presencia de directivos, docentes y alumnos de la Institución, representantes de Red Solidaria, la red de comunicación Mundo Invisible, así como autoridades de Toyota y el concesionario Federico.



AUTO NOTICIAS

EL LEON CELEBRO A FRANCIA

Peugeot estuvo presente en la séptima edición de "Viví Francia" con su Food truck, una crepería & Wine Bar que propuso experimentar dos grandes tradiciones francesas en un espacio lounge, inspirado en el sitio de culto que la marca tiene en Palermo y cuya estética remite a sus orígenes. Organizado en el marco de Buenos Aires Celebra Francia, Le Marché reunió a los chefs de Lucullus y otros invitados, quienes prepararon sus mejores especialidades francesas para una edición gourmet que fue abierto al público y con entrada libre.



SIENA

4,15/1,64/1,43 mts.
Baul: 500 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EL 1.4	174900	1368	85	S	M	0	AA	2	No
EL 1.6	182100	1598	115	S	M	0	AA	2	No

STRADA

Cabina simple: 4,40/1,66/1,39 mts.
Cabina ext./doble: 4,45/1,74/1,64 mts.
Origen: Brasil
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Adventure CD 3p Xtreme	240090	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Adventure CD 3p Top	233700	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Adventure CE Xtreme	227990	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Adventure CE Top	221600	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Working CD 3p	192000	1368	87	S	M	0	AA	2	No
Working CS	176000	1368	87	S	M	0	AA	2	No
Trekking Multijet CD 3p	228100	1248	95	S	M	0	AA	2	No

NUEVO UNO

3,77/1,65/1,55 mts.
Baul: 280 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Sporting	190800	1368	85	S	M	0	AA	2	No
Attractive	174200	1368	85	S	M	0	AA	2	No
Way Top	187560	1368	85	S	M	0	AA	2	No
Way	183400	1368	85	S	M	0	AA	2	No
Attractive Top	178360	1368	85	S	M	0	AA	2	No

QUBO

3,96/1,71/1,72 mts.
Baul: 330 dm³ Origen: Turquía
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Fiorino Active	192300	1360	73	S	M	0	AA	2	No
Active	250200	1360	73	S	M	0	AA	4	No
Dynamic	256900	1360	73	S	M	0	AA	4	No

GRAND SIENA

4,29/1,70/1,51 mts.
Baúl: 520 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 1 año.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Attractive Top	208690	1368	87	S	M	0	AA	2	No
Attractive	203900	1368	87	S	M	0	AA	2	No
Essence	217100	1598	115	S	M	0	AA	2	No
Essence Dualogic	227190	1598	115	S	SA	0	AA	2	No
Essence Dualogic High Tech	231040	1598	115	S	SA	0	AA	2	No
Essence High Tech	220950	1598	115	S	M	0	AA	2	No

DOBLO

4,39/1,83/1,84 mts.
Baúl: 790 dm³ Origen: Turquía
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Active	272700	1368	95	S	M	0	AA	2	No
Active Cargo	229900	1368	95	S	M	0	AA	2	No

500L

4,15/1,79/1,66 mts.
Baúl: 400 dm³ Origen: Serbia
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Pop Star	270300	1368	95	S	M	0	[illegible]	[illegible]	Si

FORD www.ford.com.ar 0800-888-FORD

FOCUS

Hatch: 4,36/1,82/1,48 mts.
Sedán: 4,53/1,82/1,48 mts.
Baúl: 365/475 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
S 5P	243500	1600	125	S	M	0	AA	2	No
SE 5P	274400	2000	170	S	M	0	CA	4	No
SE Plus 5P	283300	2000	170	S	M	0	CA	6	Si
SE Plus Powershift 5P	300800	2000	170	S	SA	0	CA	6	Si
Titanium 5P	352700	2000	170	S	M	0	CA	6	Si
Titanium Powershift 5P	370900	2000	170	S	SA	0	CA	6	Si
S 4P	246600	1600	125	S	M	0	AA	2	No
SE 4P	272700	2000	170	S	M	0	CA	4	No
SE Plus 4P	283300	2000	170	S	M	0	CA	6	Si
SE Plus Powershift 4P	300800	2000	170	S	SA	0	CA	6	Si
Titanium 4P	352700	2000	170	S	M	0	CA	6	Si
Titanium Powershift 4P	370900	2000	170	S	SA	0	CA	6	Si

KUGA

4,44/1,92/1,71 mts.
Baul: 360 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
SEL AWD AT	476000	1596	180	I	SA	0	CA	7	Si
SEL	430000	1596	150	S	M	0	CA	7	Si
Titanium AWD AT	715000	1596	180	I	SA	0	CA	7	Si

MONDEO

4,84/1,87/1,50 mts.
Baul: 493 dm³ Origen: Bélgica
Garantía: 2 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
SE EcoBoost AT	465000	1998	240	S	SA	0	CA	7	Si
Titanium EcoBoost AT	723000	1998	240	S	SA	0	CA	7	Si
SE AT	435000	2495	170	S	SA	0	CA	7	Si

RANGER

5,36/1,85/1,82 mts.
Origen: Argentina
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Limited AT CD 4x4	581000	3198	200	D	SA	8.3	CA	6	Si
Limited CD 4x4	535200	3198	200	D	M	8.3	CA	6	Si


MICHELIN



Especificaciones. Precios en $ (pesos) u$s (dólares) y € (euros). cm³: Cilindrada. CV: Potencia. Trac: Tracción. S: Simple. I: Integral. D: Doble. Caja: Nº de marchas. M: Manual. A: Automática. SA: Aut. Secuencial. Cons: Consumo promedio en l/100 km. AA: Aire acondicionado. CA: Climatizador automático. Air: Nº de airbags. ESP: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

NUEVA SUCURSAL EN JUNIN

Russoniello, integrante de la red de concesionarios de Ford desde 1996, inauguró, el 10 de septiembre, nuevas instalaciones en Junín, provincia de Buenos Aires. Así, Russoniello presenta su renovado espacio exclusivo Ford en esa localidad a 260 kms de la ciudad de Buenos Aires, donde está radicado desde Mayo de 2005. Entre los servicios disponibles, la nueva sucursal cuenta con venta de unidades 0Km, planes de ahorro, venta de vehículos usados seleccionados, productos de financiación por Plan Ovalo, repuestos originales, servicio Ford Protect y servicios posventa, como su calle de prueba para diagnóstico integral de todos los puntos del vehículo.



XL Safety CD 4x2	344300	2198	125	S	M	11,8	AA	2	Si
XL Safety CD 4x4	412200	2198	125	D	M	11,8	AA	2	Si
XL Safety Nafta CD 4x2	326400	2488	166	S	M	7,1	AA	2	Si
XLS CD 4x2	397400	3198	200	S	M	8,3	AA	2	Si
XLS CD 4x4	416400	3198	200	S	SA	8,3	AA	6	Si
XLT CD 4x2	453500	3198	200	D	M	8,3	AA	2	Si
XLT CD 4x4	436200	3198	200	S	M	8,3	AA	6	Si
XLT AT CD 4x4	453500	3198	200	S	SA	8,3	AA	6	Si
XLS AT CD 4x2	479900	3198	200	D	M	12,5	AA	6	Si
XLT AT CD 4x2	509100	3198	200	D	SA	12,5	AA	6	Si
XL Safety CS 4x2	298300	2198	125	S	M	11,8	AA	2	Si
XL Safety CS 4x4	346100	2198	125	D	M	11,8	AA	2	Si
XL Safety Nafta CS 4x2	303300	2488	166	S	M	7,1	AA	2	Si

S MAX

4,76/1,95/1,65 mts.
Baul: 1.386 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Titanium	439300	2300	161	S	SA	13,7	CA	7	Si
Trend	515100	1998	145	S	M	11	CA	7	Si

NUEVO FIESTA

Hatchback: 4,06/1,77/1,47 mts.
Sedan: 4,41/1,77/1,47 mts.
Baul: 281/362 dm³ Origen: México
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Caja	Ac.	Cons.	AA	Air	ESP
S 5P	198700	1596	120	S	M	0	AA	2	No
S Plus 5p	212500	1596	120	S	M	0	AA	2	No
SE 5P	220300	1596	120	S	M	0	AA	2	Si
SE Powershift 5P	238100	1596	120	S	SA	0	AA	2	Si
SE Plus Powershift 5P	243600	1596	120	S	SA	0	AA	2	Si
SE Plus 5P	225400	1596	120	S	M	0	AA	2	Si
Titanium Powershift 5P	276800	1596	120	S	SA	0	CA	7	Si
Titanium 5P	267400	1596	120	S	M	0	CA	7	Si
S 4P	206500	1596	120	S	M	0	AA	2	No
S Plus 4P	215100	1596	120	S	M	0	AA	2	No
SE Plus Powershift 4P	249700	1596	120	S	SA	0	AA	2	Si
SE Plus 4P	227500	1596	120	S	M	0	AA	2	Si
Titanium Powershift 4P	274300	1596	120	S	SA	0	CA	7	Si
Titanium 4P	258600	1596	120	S	M	0	CA	7	Si

TRANSIT

Corto: 4,86/2,37/2,40 mts.
Largo: 5,68/2,37/2,61 mts.
Origen: Turquía
Garantía: 1 año



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Chasis	408400	2198	125	S	M	0	AA	2	Si
FurgÛn Largo	507600	2198	125	S	M	0	AA	2	Si
FurgÛn Medio	467900	2198	125	S	M	0	AA	2	Si
Minibus	645000	2198	135	S	M	0	AA	2	Si

ECOSPORT

4,24/1,77/1,69 mts.
Baúl: 362 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años.



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
S TdCi	263088	1499	90	S	M	0	AA	2	No
SE TdCi	278110	1499	90	S	M	0	AA	2	No
Freestyle 1.6	268772	1596	110	S	M	0	AA	2	Si
S 1.6	236800	1596	110	S	M	0	AA	2	No
SE 1.6	249792	1596	110	S	M	0	AA	2	No
Titanium 1.6	280039	1596	110	S	M	0	CA	6	Si
Freestyle 2.0 4x4	285621	1999	143	D	M	0	AA	6	Si
SE 2.0	274355	1999	143	S	M	0	AA	2	Si
Titanium 2.0	285114	1999	143	S	M	0	CA	6	Si
Titanium 2.0 AT	286535	1999	143	S	SA	0	CA	6	Si

HONDA www.honda-automoviles.com.ar 4630-3580

ACCORD

4,93/1,84/1,48 mts.
Baul: 453 dm³ Origen: Estados Unidos
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EXL AT	689300	2356	175	S	A	0	CA	6	Si
EXL AT V6	753400	3471	280	S	A	0	CA	6	Si

CITY

4,40/1,69/1,48 mts.
Baul: 506 dm³ Origen: Brasil/Argentina
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EXL AT	238000	1497	120	S	SA	0	CA	2	No
EXL	231500	1497	120	S	M	0	CA	2	No
LX	224000	1497	120	S	M	0	AA	2	No

CIVIC

4,52/1,76/1,45 mts.
Baúl: 376 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EX S AT	277600	1799	140	S	A	0	CA	2	No
EX S	307400	1799	140	S	SA	0	CA	6	Si
LX S AT	290000	1799	140	S	M	0	CA	6	Si
LX S	262500	1799	140	S	M	0	CA	2	No

CR-V

4,53/1,82/1,66 mts.
Baúl: sin dato Origen: México
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LX AT	466300	2354	185	S	A	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]

FIT

3,90/1,69/1,53 mts.
Baul: 426 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
LXL AT	226900	1399	100	S	A	0	AA	2	No
LXL	212000	1399	100	S	M	0	AA	2	No
EX	232800	1496	120	S	M	0	CA	2	No
EXL AT	248300	1496	120	S	SA	0	CA	2	No

HR-V

4,29/1,77/1,58 mts.
Baúl: 437 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EXL CVT	413900	1799	140	S	SA	0	CA	6	Si
LX CVT	309900	1799	140	S	SA	0	AA	2	Si
LX	300900	1799	140	S	M	0	AA	2	Si

HYUNDAI www.hyundai.com.ar 4799-0500

GENESIS

4,63/1,86/1,38 mts.
Baul: 283 dm³ Origen: Corea
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
2.0 Turbo	59000	1998	275	S	M	12,7	CA	6	Si
3.8 V6	93900	3778	303	S	M	11,2	CA	6	Si
3.8 V6 AT	96900	3778	303	S	SA	11,2	CA	6	Si

H1

5,12/1,92/1,92 mts.
Baul: Sin datos Origen: Corea
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Full Premium TDI AT	53400	2497	170	S	A	0	AA	2	No
Full Premium TDI	50900	2497	136	S	M	0	AA	2	No
Full TDI	46900	2497	136	S	M	0	AA	2	No
Full Premium AT	45500	2359	175	S	A	0	AA	2	No

CONSULTE POR FRANQUICIAS

SUMATE A NUESTRO EQUIPO INNOVANDO EN EL MERCADO

Buscamos franquiciados en el interior del país.
Consulte por planes de financiación.





Sea dueño de su propio negocio

- Negocio exitoso testeado en todo el mundo.
- Excelente recupero de la inversión.
- Servicio completo de soporte.
  (Marketing - Entrenamiento - Insumos - Diseño - Infraestructura)
- Convenios con Compañías de Seguros.
- Sin competencia directa en el mercado.
- Alta rentabilidad.
- Servicio exclusivo en el rubro automotor.

franquicias@masterfix.com.ar

011.4733.9387

Martínez - Palermo - Villa Devoto - Liniers - Centro - Lanús

Especificaciones. Precios en **$** (pesos) **u$s** (dólares) y **€** (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

EL P250 ENEMIGO DE LA BASURA

Cliba y Aesa Buenos Aires, dos de las empresas responsables por llevar a cabo el servicio de recolección de residuos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, han realizado en los últimos meses una renovación de su flota a través de la adquisición de más de 100 unidades Scania entre ambas. Las unidades comercializadas corresponden al modelo Scania P250, destacado por su motor de 5 cilindros en línea, 250 CV, alto torque asegurado y en especial por su robustez, ideal para llevar adelante este tipo de operaciones.



I10

3,56/1,59/1,54 mts.
Baul: 220 dm³ Origen: India
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
GLS AT	19900	1248	85	S	A	0	AA	2	No
GLS	18000	1248	85	S	M	0	AA	2	No

TUCSON

4,41/1,85/1,73 mts.
Baul: 591 dm³ Origen: Corea
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
GL	48900	1999	154	S	M	0	AA	2	Si
GLS 4WD Full	80800	1999	154	D	M	0	CA	2	Si
GL AT	50600	1999	154	S	SA	0	AA	2	Si
GLS AT 4WD Full	82300	1999	154	D	SA	0	CA	2	Si
GLS AT 4WD Full Premium	83400	1998	166	D	SA	0	CA	6	Si

VELOSTER

4,22/1,79/1,40 mts.
Baúl: 320 dm³ Origen: Corea
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
GLS AT	50100	1591	130	S	A	0	CA	6	Si
GLS	48600	1591	130	S	M	0	CA	6	Si

I30

4,30/1,75/1,47 mts.
Baul: 380 dm³ Origen: Corea
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
1.8 GLS AT Full Seg. Premium	52000	1797	150	S	SA	0	CA	7	Si
1.8 GLS MT Full Seg. Premium	50000	1797	150	S	M	0	CA	7	Si
1.8 GLS AT Full Seguridad	48600	1797	150	S	SA	0	CA	7	Si

SANTA FE

4,69/1,88/1,68 mts.
Baúl: 534 dm³ Origen: Corea
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
GL AT 7 plazas	84900	2359	176	S	SA	16,5	AA	6	Si
GL 7 plazas	80900	2359	176	S	M	16,5	AA	6	Si
GLS 4WD AT Full 7 plazas	102500	2359	176	I	SA	16,5	CA	6	Si
GLS 4WD AT Full	100500	2359	176	I	SA	16,5	CA	6	Si
GLS CRDi 4WD Full 7 plazas	119000	2199	197	I	SA	0	CA	6	Si

ELANTRA

4,54/1,78/1,44 mts.
Baúl: 420 dm³ Origen: Corea
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
GLS AT	52200	1797	150	S	SA	0	CA	6	Si
GLS	50200	1797	150	S	M	0	CA	6	Si

GRAND I10

Hatch: 3,76/1,66/1,51 mts.
Sedán: 4,00/1,66/1,52 mts.
Baúl: 256/382 dm³ Origen: India
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
GLS 5P AT	22800	1248	87	S	A	0	AA	2	No
GLS 5P	20900	1248	87	S	M	0	AA	2	No
GLS 4P AT	23300	1248	87	S	SA	0	AA	2	No
GLS 4P	21400	1248	87	S	M	0	AA	2	No

IVECO www.iveco.com.ar 0800-44-IVECO

DAILY

Corto: 5,47/1,99/2,64 mts.
Medio: 5,99/1,99/2,74 mts.
Largo 7,01/1,99/2,93 mts.
Origen: Brasil Garantía: 1 año sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
40S14 Cubik H1	324642	2998	136	S	M	0	AA	0	No
55C16 Gran Furgone H2	382783	2998	136	S	M	0	-	0	No
55C16 Maxi Furgone H2	349900	2998	155	S	M	0	AA	2	No
55C16 Maxi Furgone H3	409845	2998	155	S	M	0	-	0	No
40S14 Furgone H1	497097	2998	155	S	M	0	-	0	No
55C16 Gran Furgone H2 Dual	508289	2998	155	S	M	0	-	0	No
35C14 CS	355409	2998	136	S	M	0	-	0	No
55C16 CD	452649	2998	155	S	M	0	-	0	No
55C16 CS	403198	2998	155	S	M	0	-	0	No
70C16 CD	530354	2998	155	S	M	0	-	0	No
70C16 CS	439967	2998	155	S	M	0	AA	0	No
70C16 HD CS	500139	2998	155	S	M	0	AA	0	No

JEEP www.jeep.com.ar 0800-333-7070

COMPASS

4,40/1,81/1,63 mts.
Baul: 335 dm³ Origen: Estados Unidos
Garantía: 2 años o 50.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Sport CVT	81500	2359	170	I	SA	0	AA	4	Si
Limited CVT	93300	2359	170	I	SA	0	AA	4	Si

PATRIOT

4,40/1,81/1,63 mts.
Baul: 535 dm³ Origen: Estados Unidos
Garantía: 2 años o 50.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Sport 2.4 4x4	77600	2360	172	D	M	0	AA	4	Si

WRANGLER

Hatchback: 4,22/1,87/1,84 mts.
Unlimited: 4,75/,87/1,84 mts.
Baul: 490/1.310 dm³ Origen: Estados Unidos
Garantía: 2 años o 50.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Rubicon AT 4P	116600	3604	284	D	A	16,2	AA	2	Si
Sport 2P	95300	3604	284	D	M	16,2	AA	2	Si
Unlimited 4P	99000	3604	284	D	M	16,2	AA	2	Si

GRAND CHEROKEE

4,82/1,94/1,78 mts.
Baul: 780 dm³ Origen: USA
Garantía: 2 años ó 50.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Limited AT	155900	3604	286	I	SA	0	CA	7	Si
Overland AT	173900	3604	286	I	SA	0	CA	7	Si
SRT AT	202000	6417	465	I	SA	0	CA	7	Si

KIA www.kia.com.ar 4719-7722

SORENTO

4,68/1,88/1,75 mts.
Baul: 258 dm³ Origen: Corea
Garantía: 5 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EX CRDI AT 4x4	101200	2199	197	D	SA	0	CA	6	Si
EX AT	61800	2349	174	S	SA	0	CA	6	Si
EX AT 4x4	90000	2349	174	D	SA	0	CA	6	Si

SOUL

4,12/1,78/1,66 mts.
Baúl: 340 dm³ Origen: Corea
Garantía: 5 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EX AT	31000	1591	124	S	A	0	CA	2	No
EX	29300	1591	124	S	M	0	AA	2	No

PICANTO

3,60/1,60/1,48 mts.
Baúl: 200 dm³ Origen: Corea
Garantía: 5 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EX AT	18899	1248	87	S	A	0	AA	[illegible]	[illegible]
EX	17599	1248	87	S	M	0	AA	[illegible]	[illegible]

RIO

4,04/1,72/1,45 mts.
Baúl: 290 dm³ Origen: Corea
Garantía: 5 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EX AT	24649	1396	109	S	A	0	AA	2	No
EX	22799	1396	109	S	M	0	AA	2	No

CERATO

4,55/1,78/1,43 mts.
Baúl: 420 dm³ Origen: Corea
Garantía: 5 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EX AT	30200	1591	130	S	SA	0	CA	2	Si
EX	29200	1591	130	S	M	0	AA	2	Si

SPORTAGE

4,44/1,86/1,64 mts.
Baúl: 565 dm³ Origen: Corea
Garantía: 5 años ó 100.000 km.



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
EX AT	48799	1998	154	S	A	0	AA	2	Si

LAND ROVER www.landrover.com.ar 4837-3400

RANGE ROVER EVOQUE

4,36/1,90/1,63 mts.
Baúl: 550 dm³ Origen: Inglaterra
Garantía: 3 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Pure Coupe	122850	1999	240	I	SA	0	CA	7	Si
Pure Dynamic Plus	153750	1999	240	I	SA	0	CA	7	Si
Pure Plus	130350	1999	240	I	SA	0	CA	7	Si
Pure SE	113850	1999	240	I	SA	0	CA	7	Si
Pure Prestige SD4	160350	2170	190	I	SA	0	CA	7	Si
Pure Prestige Plus	152250	1999	240	I	SA	0	CA	7	Si

“EL CINTURÓN ME APRIETA”
DALE, CONTATE OTRO.
USÁ SIEMPRE EL CINTURÓN. TAMBIÉN ATRÁS.



JUNTOS
PODEMOS CAMBIAR




/CAMBIEMOSJUNTOS

juntospodemoscambiar@conduciendoaconciencia.com


CONDUCIENDO A CONCIENCIA
FAMILIARES DE LAS VÍCTIMAS DE LA TRAGEDIA EN SANTA FE

CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO
PARA EL BIEN PÚBLICO



Especificaciones. Precios en $ (pesos) u$s (dólares) y € (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

UN COMBO POR UN AUTO



Del 7 de septiembre al 18 de octubre vuelve un nuevo Monopoly a McDonald's. En todos los locales se podrá participar de esta edición renovada donde ahora todos los premios son instantáneos: autos, motos, cruceros, celulares, tablets y hasta la posibilidad de ganar $500.000 en efectivo. Con más chances de ganar, 1 de cada 3 tarjetas tiene premio y todos son instantáneos. Con la compra de cualquier combo—mediano o grande—recibirá una tarjeta con 3 ventanas para destapar y participar del juego. Si las 3 imágenes de las ventanas coinciden, el participante puede ganar de maneria instantanea alguno de los 4 Autos Nissan March Active, entre otros premios.

MERCEDES-BENZ www.mercedes-benz.com.ar 0800-66-MBENZ

CLASE B

4,36/1,79/1,56 mts.
Baúl: 485 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años.



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
200 AT Sport	86900	1595	156	S	SA	8,2	CA	7	Si
200 AT	87900	1595	156	S	SA	8,3	CA	7	Si
200	81900	1595	156	S	M	8,3	CA	7	Si

CLASE C

4,68/1,81/1,44 mts.
Baúl: 480 dm³ Origen: Sudáfrica
Garantía: 2 años.



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
250 AT Sport	139900	1796	204	S	SA	9,1	CA	7	Si

CLASE E

Berlina: 4,86/1,85/1,47 mts.
Coupe: 4,69/1,78/1,39 mts.
Baul: 540/450 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
350 Sport Coupé	190900	3498	306	S	SA	10	CA	9	Si
350 Avantgarde Sport AT	168900	3498	306	S	SA	9,5	CA	9	Si
E63 AMG	367000	5461	557	S	SA	13,8	CA	9	Si
250 Avantgarde AT	152900	1991	211	S	SA	7,7	CA	9	Si
500 Guard Advantgarde AT	390000	4663	408	S	SA	13,6	CA	9	Si

GLK

4,62/1,84/1,69 mts.
Baul: 450 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
300 AT	119900	3498	247	I	SA	0	CA	9	Si
300 AT Sport	135900	3498	247	I	SA	0	CA	9	Si

CLASE M

4,78/1,91/1,81 mts.
Baul: 551 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
ML 350 AT Sport	203900	3498	306	I	SA	11,3	CA	9	Si
ML 350 AT Sport Techo	209900	3498	306	I	SA	11,3	CA	9	Si

CLASE S

5,07/1,91/1,47 mts.
Baul: 560 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
500 AT 4 asientos	410000	4663	455	I	SA	12,8	CA	9	Si
500 AT 5 asientos	400000	4663	455	I	SA	12,8	CA	9	Si

SLK

4,10/1,81/1,29 mts.
Baul: 300 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
250 AT	151900	1796	204	S	SA	8,7	CA	5	Si
350 Sport AT	178900	3498	306	S	SA	9,9	CA	5	Si
55 AMG AT	270000	5461	421	S	SA	12	CA	5	Si

SPRINTER

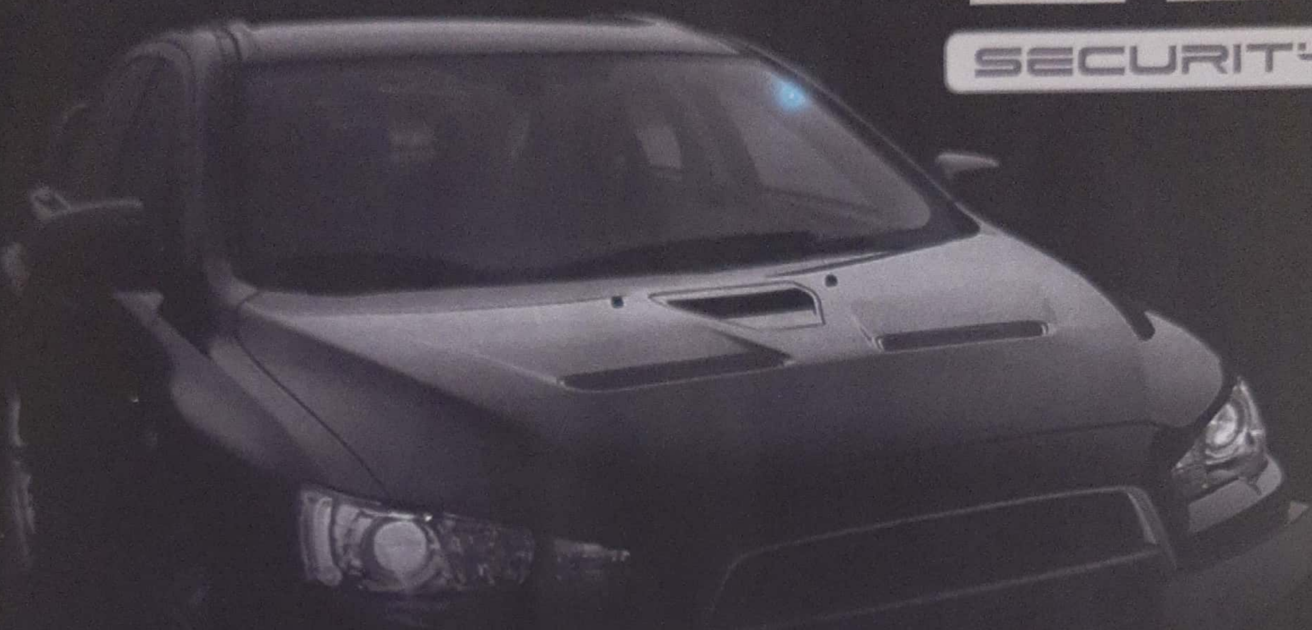
Corto: 5,25/1,99/2,43 mts.
Medio: 5,91/1,99/2,72 mts.
Largo: 6,94/1,99/2,80 mts.
Origen: Argentina Garantía: 1 año s/límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
415 Chasis	45586	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
515 Chasis	49830	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Combi 15+1 TE	68230	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
515 Minibus 19+1	85343	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Combi 9+1 TN	69958	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Furgón 3250 Silver Edition	54400	2143	150	S	M	0	-	2	Si
415 Furgón 3665 Silver Edition	59968	2143	150	S	M	0	-	2	Si
415 Furgón 3665 Fest	59998	2143	150	S	M	0	AA	2	Si
411 Street 3250 TN	42395	2143	116	S	M	0	AA	1	Si
415 Furgón 3250 TN Mixto 4+1	51086	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Furgón 3250 TN	49516	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Furgón 3665 TE Mixto 4+1	56750	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Furgón 3665 TE	55226	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Furgón 3665 TN Mixto 4+1	55578	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Furgón 3665 TN	54053	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
415 Furgón 4325 TE	61713	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
515 Furgón 4325 TE	63887	2143	150	S	M	0	AA	1	Si
515 Furgón 4325 XL TE	65457	2143	150	S	M	0	AA	1	Si

EL MEJOR ALIADO EN LA PROTECCIÓN DE TU VEHÍCULO









- Protección de habitáculo, puertas, baúl y capot.
- Activación y desactivación sonora y silenciosa.
- Funciones antiasalto totalmente programables.
- Protección de encendido por bloqueo de motor.
- Disparo preventivo - Pánico.
- Anulación de volumétricos.
- Localizador.
- Llave valet para anulación temporal del sistema.
- Led de estado.
- Sirena inteligente multitono.
- Canales de salida auxiliares programables. (apertura y cierre de puertas desde el control remoto).
- Apertura de baúl opcional.

www.joyalarmas.com.ar

www.facebook.com/alarmasjoy
info@alarmasjoy.com.ar

MOVILSON
www.movilson.com.ar
Agente Oficial en Argentina y Uruguay

Escaneado con CamScanner



Especificaciones: Precios en $ (pesos) u$s (dólares) y € (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

ALIMENTADO A LIMONADA

En el marco del lanzamiento del Mirai, primer vehículo propulsado a hidrógeno fabricado en serie en el mundo, Toyota presentó "Fueled by Lemonade", la tercera entrega de su campaña "Fueled By Everything" ("Alimentado por todo"), una serie dirigida a educar sobre el potencial del hidrógeno como combustible. En este nuevo episodio, Toyota y la comediante estadounidense Nikki Glaser adoptan una mirada humorística sobre una potencial fuente de combustible: la limonada. Podes disfrutar de todos los episodios en www.toyota.com/mirai.



VIANO

4,99/1,90/1,87 mts.
Baul: 850 dm³ Origen: Alemania
Garantia: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Trend 7P AT PLC	129712	2143	163	S	A	11,2	CA	6	Si

SLS

4,63/2,07/1,26 mts.
Baul: Sin datos Origen: Alemania
Garantia: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Coupé	710000	6208	571	S	SA	19,9	CA	7	Si

CLS

4,96/1,88/1,42 mts.
Baul: 520 dm³ Origen: Alemania
Garantia: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
63 AMG	410000	5461	557	S	SA	13,9	CA	9	Si
350 Sport Airmatic	211900	3498	306	S	SA	9,3	CA	9	Si

CLASE A

4,29/1,78/1,43 mts.
Baúl: 340 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
200 Urban AT	84900	1595	156	S	SA	7,3	AA	7	Si
200 Urban	78900	1595	156	S	M	7,7	AA	7	Si
200 Sport AT	106900	1991	211	S	SA	8,4	CA	7	Si
45 AMG AT	159900	1991	360	S	SA	8,4	CA	7	Si

GL

5,12/1,93/1,85 mts.
Baúl: 300 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
500 Sport AT	288900	4663	435	I	SA	14,8	CA	9	Si

CLA

4,63/1,78/1,43 mts.
Baúl: S/D dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Urban AT	98900	1595	156	S	SA	7,1	CA	7	Si
Urban	91900	1595	156	S	M	7,5	CA	7	Si
Sport AT	121900	1991	211	S	SA	8,4	CA	7	Si
45 AMG AT	169900	1991	360	S	SA	8,4	CA	7	Si

GLA

4,42/1,80/1,49 mts.
Baúl: 421 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
200 Urban AT	105900	1595	156	S	SA	7,6	CA	7	Si
250 Urban AT 4Matic	126900	1991	211	I	SA	8,3	CA	7	Si

VITO

4,90/1,93/1,89 mts.
Baul: Sin datos Origen: Argentina
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
111 Cdi Furgón Mixto	39990	1598	114	S	M	0	AA	1	Si
111 Cdi Furgón	36980	1598	114	S	M	0	AA	1	Si

MINI www.miniargentina.com 0800-122-2269

COUNTRYMAN

4,09/1,79/1,56 mts.
Baul: 350 dm³ Origen: Inglaterra
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
S All4 AT	99900	1598	184	I	SA	7,5	CA	6	Si
Cooper	74600	1598	122	S	M	7,4	CA	6	Si
Cooper S AT	95100	1598	122	S	SA	7,4	CA	6	Si

COUPE

3,73/1,69/1,38 mts.
Baul: 240 dm³ Origen: Inglaterra
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Coupe	61400	1528	122	S	M	6,9	AA	6	Si
John Cooper Works	93900	1528	211	S	M	9,4	AA	6	Si
S	79700	1528	184	S	M	7,3	AA	6	Si
Roadster S	88600	1528	184	S	M	7,5	AA	6	Si

MITSUBISHI www.mitsubishi-motors.com.ar 4807-5960

L200

5,07/1,80/1,78 mts.
Origen: Brasil
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
CR CD 4WD AT Cuero	56900	3200	170	D	A	0	CA	2	Si
CR CD 4WD Cuero	54900	3200	170	D	M	0	CA	2	Si
GLS CD 4WD	47900	3200	170	D	M	0	AA	2	Si

LANCER

4,53/1,71/1,43 mts.
Baúl: 430 dm³ Origen: Japan
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
GLS CVT	35250	1998	154	S	A	0	CA	7	No
GLS	33500	1998	154	S	M	0	CA	7	No

NISSAN www.nissan.com.ar 0800-222-6477

MARCH

3,78/1,67/1,53 mts.
Baul: 265 dm³ Origen: Mexico
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Advance Media Tech	21429	1598	107	S	M	0	CA	2	No
Advance	20545	1598	107	S	M	0	AA	2	No
Sense	18897	1598	107	S	M	0	AA	2	No
Active	17311	1598	107	S	M	0	AA	2	No

VERSA

4,46/1,70/1,52 mts.
Baul: 420 dm³ Origen: México
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Advance	22685	1598	107	S	M	9,1	AA	2	No
Sense	20916	1598	107	S	M	9,1	AA	2	No
Advance AT	24835	1598	107	S	A	9,1	AA	2	No
Exclusive AT	27170	1598	107	S	A	9,1	AA	2	No

SENTRA

4,62/1,76/1,50 mts.
Baul: 503 dm³ Origen: México
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Advance	28513	1798	131	S	M	0	CA	2	No
Sense	26126	1798	131	S	M	0	AA	2	No
SR CVT	31108	1798	131	S	A	0	CA	2	No
Exclusive CVT	33716	1798	131	S	A	0	CA	6	No

NOTE

4,14/1,70/1,54 mts.
Baul: 272 dm³ Origen: Mexico
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Advance	23753	1598	110	S	M	0	AA	2	No
Exclusive CVT	27113	1598	110	S	SA	0	AA	2	No
Sense	22679	1598	110	S	M	0	AA	2	No

Escaneado con CamScanner



Especificaciones: Precios en $ (pesos) u$s (dólares) y € (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

FELICITACIONES, OTRA VEZ !



Pirelli recibió por séptimo año consecutivo el premio Marcas Confiables 2015, destacándose cómo la marca de neumáticos preferida para los argentinos, según un estudio realizado por la revista Selecciones. Los lectores determinaron y evaluaron atributos como la calidad, el precio, la imagen y la comprensión de las necesidades del cliente y su disposición a la compra. El reconocimiento se realizó a través un cuestionario auto administrado, no inducido, en la que los participantes de todo el país eligieron la marca considerada como la más confiable en relación a 43 rubros de productos y servicios, de consumo personal y familiar.

PEUGEOT www.peugeot.com.ar 0800-777-PEUGEOT

207 COMPACT

Berlina: 3,87/1,86/1,44 mts. Sedan: 4,23
Baul: 245/385 dm³
Origen: Argentina/Brasil Garantía: 2 años

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Allure HDi	185700	1398	70	S	M	5,5	AA	2	No
Allure	174400	1360	75	S	M	9,7	AA	2	No

BOXER

Media: 5,09/1,99/2,15 mts.
Larga: 5,59/1,99/2,45 mts.
Origen: Brasil
Garantía: 1 año

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
330 M HDi Confort	377400	2287	127	S	M	0	AA	0	No
350 LH HDi Confort	407700	2287	127	S	M	0	AA	0	No
350 MH HDi Confort	388600	2287	127	S	M	0	AA	0	No

EXPERT

4,80/1,89/1,94 mts.
Origen: Francia
Garantía: 1 año

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Furgon 1.6 HDi Confort	315400	1560	90	S	M	8,4	AA	2	No
Furgon 2.0 HDI Confort	349700	1997	120	S	M	9,2	AA	2	No

PARTNER

4,13/1,96/1,80 mts.
Baul: 624 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 1 año

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Confort	175600	1360	75	S	M	9,6	AA	2	No
Confort HDI	197700	1560	90	S	M	6,5	AA	2	No
Presence	164200	1360	75	S	M	9,6	AA	2	No
Presence HDI	186200	1560	90	S	M	6,5	AA	2	No
Confort 5 asientos	194000	1360	75	S	M	9,6	AA	2	No
Confort HDi 5 asientos	216000	1560	90	S	M	6,5	AA	2	No
Patagonica	213400	1360	75	S	M	9,6	AA	2	No
PatagÚnica HDi	237800	1560	90	S	M	6,6	AA	2	No
PatagÚnica VTC Plus HDi	256400	1560	90	S	M	6,6	AA	2	No
PatagÚnica VTC Plus	239700	1587	110	S	M	9,7	AA	2	No

3008



4,36/1,83/1,63 mts.
Baul: 512 dm³ Origen: Francia
Garantía: 2 años

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Allure	275050	1598	156	S	M	9,3	AA	6	Si
Allure Tiptronic	275050	1598	163	S	SA	11,6	AA	6	Si
Feline	460276	1598	156	S	M	9,3	CA	6	Si
Feline Tiptronic	460276	1598	163	S	SA	11,6	CA	6	Si
Feline Tiptronic HDi	491295	1997	163	S	SA	8	CA	6	Si

408



4,69/1,81/1,50 mts.
Baul: 526 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 3 años

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Feline Hdi	316550	1560	115	S	M	0	CA	6	Si
Active	229500	1587	115	S	M	0	AA	2	No
Allure HDi	289600	1560	115	S	M	0	AA	2	Si
Allure Plus THP	308000	1598	163	S	M	0	CA	6	Si
Feline Tiptronic THP	316550	1598	163	S	SA	0	CA	6	Si
Allure	269500	1997	143	S	M	0	AA	2	Si

RCZ



4,28/1,84/1,35 mts.
Baul: 384 dm³ Origen: Francia
Garantía: 2 años

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
THP	744725	1598	200	S	M	9,1	CA	6	Si

308



Hatch: 4,28/1,82/1,52 mts.
Coupé: 4,40/1,81/1,42 mts.
Baúl: 348/465 dm³ Origen: Argentina/Francia
Garantía: 3 años/2 años

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Allure HDi	287400	1560	115	S	M	0	CA	2	No
Feline HDi	316550	1560	115	S	M	0	CA	6	Si
Feline THP	308000	1598	163	S	M	0	CA	6	Si
Feline Tiptronic THP	316550	1598	163	S	SA	0	CA	6	Si
Active	234500	1587	115	S	M	0	AA	2	No
Allure	264200	1587	115	S	M	0	CA	2	No
Allure Plus	292000	1997	143	S	M	0	CA	6	Si

5008



4,53/1,83/1,64 mts.
Baul: 680 dm³ Origen: Francia
Garantía: 3 años ó 100.000 km

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Allure	275050	1598	156	S	M	9,8	AA	6	Si
Allure Tiptronic	275050	1598	156	S	SA	10,7	AA	6	Si
Feline Tiptronic	460276	1598	156	S	SA	10,7	CA	6	Si

508



4,79/1,86/1,46 mts.
Baúl: 515 dm³ Origen: Francia
Garantía: 3 años o 100.000 km

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Feline	460276	1598	163	S	SA	10,9	CA	6	Si
Allure	275050	1598	163	S	SA	10,9	CA	6	Si
Allure HDi	275050	1997	163	S	SA	7,6	CA	6	Si
Feline HDi	491295	1997	163	S	SA	7,6	CA	6	Si
GT HDi	750996	2179	204	S	SA	8	CA	6	Si

208



3,96/1,74/1,46 mts.
Baúl: 285 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Active 1.5	196200	1450	90	S	M	9,45	AA	2	No
Feline Pack Cuir 1.6	254100	1587	115	S	M	10,3	CA	6	No
Allure 1.5 Touchscreen	220000	1450	90	S	M	9,45	AA	4	No
Allure 1.6 Tiptronic	248400	1587	115	S	SA	10,6	AA	4	No
Allure 1.6 Touchscreen	237200	1587	115	S	M	10,3	AA	4	No
GTi	275050	1598	200	S	M	8,2	CA	6	Si

PORSCHE http://www.porsche.com/latin-america-es/_argentina/

CAYENNE



4,84/1,94/1,70 mts.
Baúl: 670 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Diesel Tiptronic	241151	2967	245	I	SA	8,4	CA	6	Si
V6	215121	3598	300	I	M	15,9	CA	6	Si
V8 Turbo Tiptronic	484111	4806	500	I	SA	15,8	CA	6	Si
S V8 Tiptronic	310425	4806	400	I	SA	14,5	CA	6	Si

911



4,45/1,85/1,30 mts.
Baúl: 295 dm³ Origen: Alemania
Garantía: 3 años.

Versión	$	cm³	CV	Caja	Ac.	Cons.	AA	Air	ESP
Turbo	1744200	3800	500	S	M	17,3	CA	6	Si
Turbo Cabriolet	1884600	3800	500	S	M	17,5	CA	6	Si
Turbo S	2079000	3800	530	S	M	16,5	CA	6	Si
Turbo S Cabriolet	2219400	3800	530	S	M	16,7	CA	6	Si

RAM www.ram.com.ar

1500



5,82/2,16/1,94 mts.
Origen: Mexico
Garantía: 2 años

Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
1500 Laramie Crew Cab 4x4	64600	5654	395	D	SA	0	CA	6	Si
2500 TD Laramie Crew Cab 4x4	79900	6690	325	I	SA	0	CA	6	Si

RENAULT www.renault.com.ar 0800-666-RENA

CLIO



3,81/1,64/1,42 mts.
Baúl: 255 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 3 años o 100.000 km

Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Confort 3P	138000	1149	75	S	M	0	AA	2	No
Confort 5P	145000	1149	75	S	M	0	AA	2	No
Confort Pack 3P	144800	1149	75	S	M	0	AA	2	No
Dynamique 3P	150800	1149	75	S	M	0	AA	2	No
Expression 3P	132900	1149	75	S	M	0	AA	2	No
Confort Pack 5P	151400	1149	75	S	M	0	AA	2	No
Dynamique 5P	157300	1149	75	S	M	0	AA	2	No
Work	118300	1149	75	S	M	0	AA	2	No

KANGOO



Break: 3,99/1,78/1,86 mts.
Express: 4,01/1,78/1,86 mts.
Baul: 600 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 1/2 años

Versión	$	cm³	CV	Caja	Ac.	Cons.	AA	Air	ESP
Authentique 1P	205200	1598	95	S	M	0	AA	2	No
Authentique Plus 2P	220500	1598	95	S	M	0	AA	2	No
Authentique Plus 2P 7A	229000	1598	95	S	M	0	AA	2	No
Sportway 2P	234100	1598	95	S	M	0	AA	2	No
Express Confort 1P	169300	1598	95	S	M	0	AA	2	No
Express Confort dCi 1P	187300	1461	65	S	M	0	AA	2	No
Express Confort dCi 2P 5A	207900	1461	65	S	M	0	AA	2	No
Express Confort 2P 5A	188200	1598	95	S	M	0	AA	2	No
Express Grand Confort 2P	181900	1598	95	S	M	0	AA	2	No





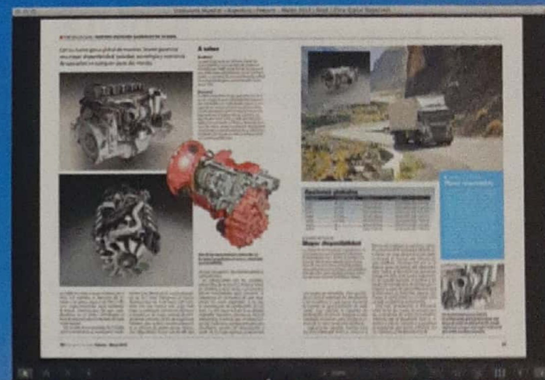
Suscribite
y leéla en tu PC, Tablet o smartphone

Descargá la revista y leéla cuando quieras sin necesidad de estar conectado a Internet.



Ahora también en formato digital

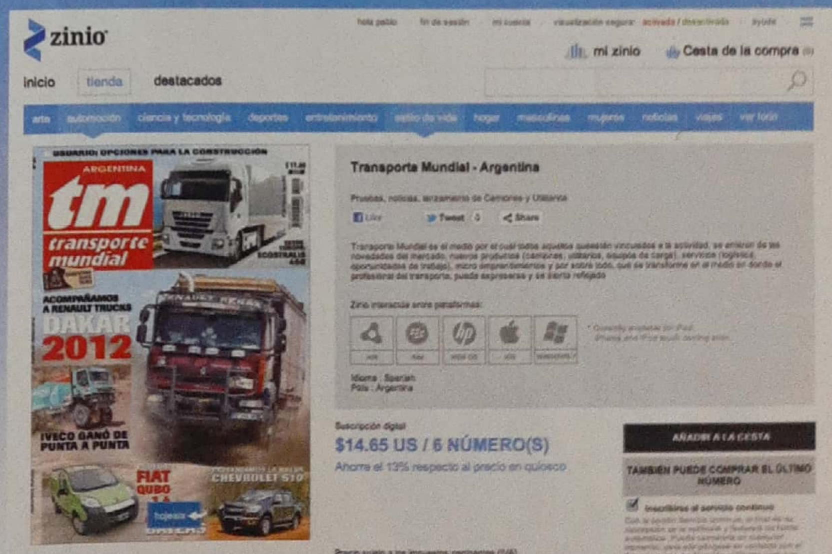




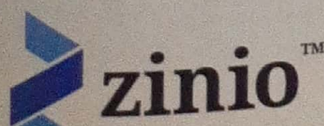
Ingresá a:
www.zinio.com/transportemundialarg

Podés registrarte y comprár una edición en particular o suscribirte el tiempo que quieras.
También podés escanear el ***Código QR*** y acceder directamente a la página de descarga.





importantes descuentos respecto al precio que abonás en el kiosco.



> A través de Zinio, una plataforma que permite leer en formato digital infinidad de revistas de todo el mundo, ya podés comprar todas las ediciones de ***Transporte Mundial***.

>> Leenos desde tu computadora de escritorio, portátil o en las nuevas tablets.
Plataforma disponible en Android, iPad, Mac y PC.



Especificaciones: Precios en $ (pesos) u$s (dólares) y € (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

SE SIGUE MOSTRANDO

Nissan Argentina continúa afianzando su compromiso con el país y le da la bienvenida a su nuevo Showroom de Acceso Oeste. El nuevo edificio se encuentra ubicado en Colectora Sur y Cerrito, en el Km 28 de Ituzaingó, provincia de Buenos Aires y ocupa una superficie de 820 m2. Este nuevo Showroom, que también cuenta con un taller en el lugar que ofrecerá el servicio express, se suma al recientemente inaugurado en la provincia de Mendoza y está en sintonía con el crecimiento de la compañía y su ambicioso plan de expansión en el país. Felicitaciones!

NISSAN



LOGAN

4,29/1,74/1,52 mts.
Baul: 510 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Authentique	171500	1598	85	S	M	10	AA	2	No
Authentique Plus	176600	1598	85	S	M	10	AA	2	No
Expression	188000	1598	85	S	M	10	AA	2	No
Privilege	198400	1598	105	S	M	10	CA	2	No
Privilege Plus	203600	1598	105	S	M	10	CA	2	No

MASTER

Corto: 4,88/2,35/2,25 mts.
Medio: 5,38/2,49/2,25 mts.
Largo: 5,88/2,49/2,25 mts.
Origen: Brasil Garantía: 2 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Chasis Cabina	436700	2299	130	S	M	0	AA	1	No
Furgon L1H1	404100	2299	130	S	M	0	-	1	No
Furgon L1H1 Aire	415100	2299	130	S	M	0	AA	1	No
Furgon L2H2	510300	2299	130	S	M	0	AA	1	No
Furgon L3H2	548800	2299	130	S	M	0	AA	1	No
Minibus	619000	2299	130	S	M	0	AA	1	No

SANDERO

Berlina: 4,02/1,74/1,52 mts.
Stepway: 4,09/1,75/1,63 mts.
Baul: 320 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Dynamique	187600	1598	85	S	M	0	AA	2	No
Expression	170700	1598	85	S	M	0	AA	2	No
Expression Pack	176000	1598	85	S	M	0	AA	2	No
Privilege	200400	1598	105	S	M	0	CA	2	No
Privilege Pack	205700	1598	105	S	M	0	CA	2	No
Stepway Dynamique	210500	1598	105	S	M	0	AA	2	No
Stepway Privilege	226500	1598	105	S	M	0	CA	2	No

FLUENCE

4,61/1,85/1,47 mts.
Baul: 530 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Dynamique 1.6	233900	1598	110	S	M	8,8	AA	2	No
Dynamique Pack 1.6	241200	1598	110	S	M	8,8	AA	2	No
Luxe 2.0	267200	1997	143	S	M	11	AA	4	No
Luxe Pack 2.0	283700	1997	143	S	M	11	CA	4	No
Luxe Pack Cuero 2.0	290300	1997	143	S	M	11	CA	4	No
Luxe 1.6	252600	1598	110	S	M	8,8	AA	2	No
Luxe CVT 2.0	284900	1997	143	S	SA	10,5	AA	4	No
Privilege 2.0	313000	1997	143	S	M	11	CA	6	Si
GT2	316400	1998	190	S	M	0	CA	6	Si

DUSTER

4,31/1,82/1,62 mts.
Baul: 475 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Dynamique 1.6	249400	1598	110	S	M	0	AA	2	No
Expression 1.6	238300	1598	110	S	M	0	AA	2	No
Privilege 1.6	264600	1598	110	S	M	0	AA	2	No
Privilege 2.0	275400	1998	143	S	M	0	AA	2	No
Privilege 2.0 4x4	297100	1998	143	D	M	0	AA	2	No

MEGANE

4,29/1,84/1,49 mts.
Baul: 368 dm³ Origen: Turquía
Garantía: 3 años ó 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Luxe Pack	286400	1598	110	S	M	8,9	CA	6	Si

Especificaciones: Precios en $ pesos, u$s dólares y € euros. cm³: Cilindrada. CV: Potencia. Trac: Tracción. S: Simple. I: Integral. D: Doble. Caja: Nº de marchas. M: Manual. A: Automática. SA: Aut. Secuencial. Cons: Consumo promedio en l/100 km. AA: Aire acondicionado. CA: Climatizador automático. Air: Nº de airbags. ESP: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

NUEVO LOCAL EN ACASSUSO

En el marco de la celebración por su centenario en el país, Goodyear Argentina sigue profundizando su estrategia de cobertura en áreas de alto potencial a través de nuevos locales. En esta oportunidad, de la mano de Neumáticos Rosmi inaugura un nuevo punto de venta ubicado en Acassuso, Zona Norte de Buenos Aires. Es el décimo local de la cadena Rosmi y está ubicado en Santa Fe 935. Cuenta con una amplia oferta de neumáticos Goodyear para autos y camionetas, última tecnología en maquinarias, boxes de atención con servicios de balanceo, alineación, tren delantero, suspensión y frenos; además de profesionales altamente capacitados para brindarle a los usuarios una mejor atención.



SMART www.smart.com.ar

FORTWO

2,69/1,75/1,56 mts.
Baul: 220 dm³ Origen: Francia
Garantía: 2 años



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Cabrio Passion	27900	999	84	S	SA	6,3	CA	6	Si
Coupe City	21600	999	71	S	SA	6,3	CA	6	Si
Coupe Passion	25900	999	84	S	SA	6,3	CA	6	Sii

SUBARU www.subaru.com.ar 0800-888-SUBARU

FORESTER

4,60/1,80/1,74 mts.
Baul: 505 dm³ Origen: Japon
Garantía: 5 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
X 2.0	64500	1995	150	I	M	0	CA	2	Si
XS 2.0	69900	1995	150	I	SA	0	CA	6	Si
Turbo 2.0	95500	1998	240	I	SA	0	CA	6	Si
Dynamic 2.5	81000	2498	172	I	SA	0	CA	6	Si
Limited Sport 2.5	83900	2498	172	I	SA	0	CA	6	Si
XS 2.5	69500	2498	172	I	SA	0	CA	6	Si

XV

4,45/1,78/1,57 mts.
Baul: 380 dm³ Origen: Japan
Garantía: 5 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
SAWD	62000	1995	150	I	M	0	CA	6	Si
SAWD AT	64500	1995	150	I	SA	0	CA	6	Si
SAWD Limited AT	79000	1995	150	I	SA	0	CA	6	Si

WWW.AUTOPLUSDIGITAL.COM.AR

WRX

4,59/1,79/1,47 mts.
Baul: 460 dm³ Origen: Japón
Garantía: 5 años ó 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
AWD	98000	1998	268	I	M	0	CA	7	Si
AWD S CVT	0	1998	268	I	SA	0	CA	7	Si

TOYOTA www.toyota.com.ar 0800-888-TOYO

CAMRY

4,80/1,82/1,46 mts.
Baul: 535 dm³ Origen: Japón
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
L4 AT	99800	2494	180	S	SA	13,2	CA	6	Si
V6 AT	124300	3456	277	S	SA	15,7	CA	6	Si

COROLLA

4,54/1,83/1,46 mts.
Baul: 470 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
SE-G CVT	320200	1798	140	S	SA	0	CA	7	No
SE-G	307700	1798	140	S	M	0	CA	7	No
XEi CVT	286500	1798	140	S	SA	0	CA	5	No
XEi	276500	1798	140	S	M	0	CA	5	No

PARA PUBLICAR EN ESTA SECCION COMUNICARSE AL 4363-5700
publicidad@motorpress.com.ar

Escaneado con CamScanner

Especificaciones. Precios en **$** (pesos) **u$s** (dólares) y **€** (euros). **cm³**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

BELLA APERTURA

Pirelli continúa expandiendo su red de distribución, inaugurando un nuevo punto de venta del cliente Neumáticos Volcano en la localidad de Bella Vista, partido de San Miguel, en Gaspar Campos 957. Pirelli ya cuenta con mas de 200 puntos de venta en su amplia red de distribuidores a nivel nacional. El local cuenta con un total de 1.000 m2 y brinda diferentes servicios como venta de neumáticos, alineación, balanceo, amortiguación, tren delantero y trasero, embragues, correa de distribución y frenos. Además, cuenta con maquinarias de última tecnología, alineadora 3D, balanceadora 3D, desarmadoras con sistema run flat y nueve elevadores.



XEi Pack CVT	297300	1798	140	S	SA	0	CA	5	No
XEi Pack	290400	1798	140	S	M	0	CA	5	No
XLi CVT	255400	1798	140	S	SA	0	AA	5	No
XLi	245400	1798	140	S	M	0	AA	5	No

HILUX

5,25/1,76/2,08 mts.
Origen: Argentina
Garantie: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
DX CD 4x2	360400	2494	120	S	M	0	AA	2	No
DX CD 4x4	428000	2494	120	D	M	0	AA	2	No
SRV CD VVTi 4x2	384400	2694	160	S	M	0	CA	2	No
SRV CD VVTi 4x2 Cuero	404700	2694	160	S	M	0	CA	2	No
SRV CD VVTi 4x4	468900	2694	160	D	M	0	CA	2	No
SRV CD VVTi 4x4 Cuero	489200	2694	160	D	M	0	CA	2	No
SR CD 4x2	398100	2982	171	S	M	0	AA	2	No
SR CD 4x4	453700	2982	171	D	M	0	AA	2	No
SRV CD 4x2	432700	2982	171	S	M	0	CA	2	Si
SRV CD 4x2 Cuero	455400	2982	171	S	M	0	CA	2	Si
SRV CD 4x4 Cuero AT	565900	2982	171	D	A	0	CA	2	Si
SRV CD 4x4	508200	2982	171	D	M	0	CA	2	Si
SRV CD 4x4 Cuero	532100	2982	171	D	M	0	CA	2	Si
Limited CD AT 4x4	591800	2982	171	D	A	0	CA	2	Si
Limited CD 4x4	560300	2982	171	D	M	0	CA	2	Si
DX CS 4x2	303000	2494	120	S	M	0	AA	2	No
DX CS 4x4	366900	2494	120	D	M	0	AA	2	No

LAND CRUISER PRADO

4,93/1,88/1,89 mts.
Baul: 620 dm³ Origen: Japón
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
TXL AT	161400	3956	275	I	SA	0	CA	7	Si
VX AT	185200	3956	275	I	SA	0	CA	7	Si

PRIUS

4,46/1,74/1,49 mts.
Baul: 445 dm³ Origen: Japón
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
1.8 CVT	108900	1797	100	S	SA	0	CA	7	Si

SW4

4,69/1,84/1,85 mts.
Baul: 900 dm³ Origen: Argentina
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
SRV 4x2 AT VVTi	672300	2694	160	S	A	0	CA	6	No
SRV 4x4 AT TDi 7 asientos	863800	2982	171	D	A	0	CA	6	Si
SRV 4x4 TDi 7 asientos	819000	2982	171	D	M	0	CA	6	Si

RAV-4

4,62/1,81/1,72 mts.
Baul: 540 dm³ Origen: Japón
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
VX 4x4 AT	110300	2494	180	I	SA	0	CA	6	Si
VX CVT	81000	1987	146	S	A	0	CA	2	Si
TX CVT	53800	1987	146	S	A	0	AA	2	No
TX 4x4 AT	96700	2494	180	I	SA	0	AA	2	No

86

4,24/1,77/1,28 mts.
Baúl: 243 dm³ Origen: Japón
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
FT	100200	1998	200	S	M	0	AA	7	Si
GT AT	130000	1998	200	S	SA	0	CA	7	Si
GT	123300	1998	200	S	M	0	CA	7	Si

ETIOS

Hatch: 3,77/1,70/1,51 mts.
Sedán: 4,27/1,70/1,51 mts.
Baúl: 270/562 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 3 años



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
X 5P	167000	1496	90	S	M	0	AA	2	No
XLS 5P	188200	1496	90	S	M	0	AA	2	No
XS 5P	178100	1496	90	S	M	0	AA	2	No
X 4P	175800	1496	90	S	M	0	AA	2	No
XLS 4P	197000	1496	90	S	M	0	AA	2	No
XS 4P	186900	1496	90	S	M	0	AA	2	No
Cross XLS 5P	201800	1496	90	S	M	0	AA	2	No

VOLVO www.volvocars.com.ar 4837-3400

S60

4,63/1,87/1,49 mts.
Baúl: 390 dm³ Origen: Suecia
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
High Plus	91350	1999	240	S	SA	0	CA	6	Si
R-Design	115350	2953	304	I	SA	0	CA	6	Si
Pack 3	101850	2953	304	I	SA	0	CA	6	Si

V40

4,37/1,80/1,45 mts.
Baúl: 335 dm³ Origen: Suecia
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	U$S	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
High AT	50900	1596	179	S	SA	0	CA	6	Si
High Plus AT	59900	1596	179	S	SA	0	CA	6	Si
Plus AT	54900	1596	179	S	SA	0	CA	6	Si
High	46900	1596	179	S	M	0	CA	6	Si
High Plus	55900	1596	179	S	M	0	CA	6	Si
Plus	50900	1596	179	S	M	0	CA	6	Si
R-Design	95000	1596	179	S	M	0	CA	7	Si
Cross Country High AT	53900	1596	179	S	SA	0	CA	6	Si
Cross Country High Plus AT	62900	1596	179	S	SA	0	CA	6	Si
Cross Country Plus AT	57900	1596	179	S	SA	0	CA	6	Si
Cross Country High	49000	1596	179	S	M	0	CA	6	Si
Cross Country High Plus	58900	1596	179	S	M	0	CA	6	Si
Cross Country Plus	53900	1596	179	S	M	0	CA	6	Si

VOLKSWAGEN www.volkswagen.com.ar 0800-888-8338

AMAROK

5,25/1,95/1,83 mts.
Origen: Argentina
Garantia: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Startline 4x2 CD	348135	1968	140	S	M	0	AA	2	Si
Startline 4x4 CD	407218	1968	140	D	M	0	AA	2	Si
Highline Pack 4x2 CD	449229	1968	180	S	M	0	CA	4	Si
Highline Pack 4x2 AT CD	477202	1968	180	S	SA	0	CA	4	Si
Highline Pack 4x4 CD	517833	1968	180	D	M	0	CA	4	Si
Highline Pack 4x4 AT CD	556027	1968	180	D	SA	0	CA	4	Si
Trendline 4x2 CD	403686	1968	180	S	M	0	AA	2	Si
Trendline 4x2 AT CD	427569	1968	180	S	SA	0	AA	2	Si
Trendline 4x4	463317	1968	180	D	M	0	AA	2	Si
Trendline 4x4 AT	494731	1968	180	D	SA	0	AA	2	Si
Dark Label 4x2	449006	1968	180	S	M	0	AA	4	Si
Dark Label 4x2 AT	473203	1968	180	S	SA	0	AA	4	Si
Dark Label 4x4	507703	1968	180	D	M	0	AA	4	Si
Dark Label 4x4 AT	538864	1968	180	D	SA	0	AA	4	Si
Startline 4x2 CS	301726	1968	140	S	M	0	AA	2	Si
Startline 4x4 CS	373195	1968	140	D	M	0	AA	2	Si

FOX

3,82/1,64/1,54 mts.
Baul: 260 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Highline	240793	1598	110	S	M	0	AA	2	Si
Highline Imotion	251042	1598	110	S	SA	0	AA	2	Si
Trendline	213783	1598	101	S	M	0	AA	2	No
Comfortline	197264	1598	101	S	M	0	AA	2	No
CrossFox Highline	245615	1598	110	S	M	0	AA	2	Si

GOL TREND

3,89/1,65/1,46 mts.
Baul: 285 dm³ Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm³	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Highline 3P	193594	1598	101	S	M	0	AA	2	No
Trendline 3P	164006	1598	101	S	M	0	AA	2	No
Highline 5P	206477	1598	101	S	M	0	AA	2	No
Highline IMotion 5P	217881	1598	101	S	SA	0	AA	2	No
Trendline 5P	177031	1598	101	S	M	0	AA	2	No

Escaneado con CamScanner



Especificaciones. Precios en **$** (pesos) **u$s** (dólares) y **€** (euros). **cm^3**: Cilindrada. **CV**: Potencia. **Trac**: Tracción. **S**: Simple. **I**: Integral. **D**: Doble. **Caja**: Nº de marchas. **M**: Manual. **A**: Automática. **SA**: Aut. Secuencial. **Cons**: Consumo promedio en l/100 km. **AA**: Aire acondicionado. **CA**: Climatizador automático. **Air**: Nº de airbags. **ESP**: Control de estabilidad.

AUTO NOTICIAS

CUIDANDO A SUS EMPLEADOS

Desde 2003, Ford ha reducido el índice de lesiones en un 70 por ciento entre sus 50.000 trabajadores en la línea de ensamblaje a nivel global, gracias a la nueva tecnología ergonómica, ayudas en el manejo de las estaciones de materiales pesados, rediseño de los puestos de trabajo y cambios basados en datos recabados en algunos procesos productivos. Al día de hoy, los ergonomistas de Ford han trabajado en el lanzamiento de más de 100 nuevos vehículos a nivel global utilizando herramientas de fabricación virtual. A través de investigaciones, Ford no solo ha conseguido una reducción de los índices de lesiones en los trabajadores, sino que además obtuvo una reducción del 90 por ciento de movimientos que puedan producir sobrecargas y dificultades en el movimiento de las manos.



SAVEIRO

4,49/1,70/1,49 mts.
Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
CS Safety	185430	1598	101	S	M	0	AA	2	No
CD Power	207100	1598	101	S	M	0	AA	2	No
CD High	216970	1598	101	S	M	0	AA	2	No
CE Safety	199200	1598	101	S	M	0	AA	2	No
CE High	208780	1598	101	S	M	0	AA	2	No

PASSAT

4,77/1,96/1,47 mts.
Baul: 565 dm^3 Origen: Alemania
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Advance TDI DSG	827250	1968	170	S	SA	0	CA	6	Si
Advance TDI	773620	1968	170	S	M	0	CA	6	Si
Luxury TDI DSG	894150	1968	170	S	SA	0	CA	6	Si
Luxury TDI	840600	1968	170	S	M	0	CA	6	Si
Luxury DSG	772550	1984	211	S	SA	0	CA	6	Si
Luxury	736300	1984	211	S	M	0	CA	6	Si

SURAN

4,18/1,65/1,55 mts.
Baul: 430 dm^3 Origen: Argentina
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Highline	236999	1599	110	S	M	0	AA	2	Si
Highline I Motion	247289	1599	110	S	SA	0	AA	2	Si
Comfortline	197766	1599	101	S	M	0	AA	2	No
Trendline	215598	1599	101	S	M	0	AA	2	No
Cross Highline	249104	1599	110	S	M	0	AA	2	Si

VENTO

4,64/1,78/1,48 mts.
Baul: 510 dm^3 Origen: México
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Advance	255810	1984	115	S	M	0	AA	4	Si
Advance Summer Pack	269132	1984	115	S	M	0	CA	4	Si
Advance TDI	304915	1968	110	S	M	0	CA	4	Si
Advance Plus	295342	2480	170	S	M	0	CA	6	Si
Advance Plus Tiptronic	301459	2480	170	S	SA	0	CA	6	Si
Luxury	306762	2480	170	S	M	0	CA	6	Si
Luxury Tiptronic	308110	2480	170	S	SA	0	CA	6	Si

VOYAGE

4,23/1,65/1,46 mts.
Baul: 480 dm^3 Origen: Brasil
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Highline	223178	1599	101	S	M	7,6	AA	2	No
Trendline	191820	1599	101	S	M	7,6	AA	2	No

CC

4,80/1,86/1,42 mts.
Baúl: 455 dm^3 Origen: Alemania
Garantía: 2 años sin límite de km



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Advance TDI	802690	1968	170	S	M	15,1	CA	6	Si
Exclusive TDI	895290	1968	170	S	M	15,1	CA	6	Si
Luxury TDI	851210	1968	170	S	M	15,1	CA	6	Si
Advance TSI	761000	1984	211	S	M	15,1	CA	6	Si
Exclusive TSI	849100	1984	211	S	M	15,1	CA	6	Si
Luxury TSI	807150	1984	211	S	M	15,1	CA	6	Si
Advance TDI DSG	851170	1968	170	S	SA	15,1	CA	6	Si
Exclusive TDI DSG	943770	1968	170	S	SA	15,1	CA	6	Si
Luxury TDI DSG	899680	1968	170	S	SA	15,1	CA	6	Si
Advance TSI DSG	812790	1984	211	S	SA	15,1	CA	6	Si
Exclusive TSI DSG	900880	1984	211	S	SA	15,1	CA	6	Si
Luxury TSI DSG	858930	1984	211	S	SA	15,1	CA	6	Si
Highline 4Motion	1079950	3597	300	I	SA	15,1	CA	6	Si

THE BEETLE

4,28/1,81/1,49 mts.
Baúl: 310/225 dm^3 Origen: Mexico
Garantía: 3 años



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Design DSG	305853	1390	160	S	SA	0	AA	6	Si
Design	295048	1390	160	S	M	0	AA	6	Si
Sport DSG	515243	1984	211	S	SA	0	CA	6	Si
Sport	498954	1984	211	S	M	0	CA	6	Si

UP!

3,60/1,50/1,64 mts.
Baúl: 285 dm^3 Origen: Brasil
Garantía: 3 años o 100.000 km



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Black 5P	192796	1000	75	S	M	0	AA	2	No
High 3P	175798	1000	75	S	M	0	AA	2	No
High 5P	183516	1000	75	S	M	0	AA	2	No
Move 3P	161110	1000	75	S	M	0	AA	2	No
Move 5P	168828	1000	75	S	M	0	AA	2	No
Take 3P	146972	1000	75	S	M	0	AA	2	No
Take 5P	154690	1000	75	S	M	0	AA	2	No
White 5P	192796	1000	75	S	M	0	AA	2	No
High 5P I-Motion	193490	1000	75	S	SA	0	AA	2	No
Move 5P I-Motion	178802	1000	75	S	SA	0	AA	2	No

GOLF

4,26/1,80/1,45 mts.
Baul: 380 dm^3 Origen: Mexico
Garantía: 3 años sin límite de km



Versión	$	cm^3	CV	Trac.	Caja	Cons.	AA	Air	ESP
Comfortline DSG	300044	1395	140	S	SA	0	CA	7	Si
Comfortline	290044	1395	140	S	M	0	CA	7	Si
Highline DSG	310212	1395	140	S	SA	0	CA	7	Si
Trendline	264833	1598	110	S	M	0	AA	7	Si
Variant Comfortline DSG	310221	1395	140	S	SA	0	CA	7	Si
Variant Comfortline	300223	1395	140	S	M	0	CA	7	Si
Variant Highline DSG	320167	1395	140	S	SA	0	CA	7	Si



Hermanos de pura sangre

En la presentación de los nuevos modelos "top" de la marca alemana, tuvimos la oportunidad de conducir un roadster superlativo y un deportivo radical.

Por **MARC SURER** (ex piloto de F1 y campeón F2 Europa)



Los modelos probados en Col du Grand St. Bernard, Francia, durante la segunda etapa de la presentación.

Prensa Porsche

Nadie en su sano juicio puede refutar que el paisaje que rodea al Lago Lemán y sus alrededores (donde confluyen Suiza, Francia e Italia) sea el propicio para la presentación de un nuevo modelo. Vistas magníficas, caminos sinuosos, trepadas y largos trechos de autopista. Dicho esto, Porsche ha elegido muy bien el lugar para su encuentro "Midengine" (motor central): una prueba de 320 kilómetros con sus flamantes modelos de las series Boxster/Cayman. Pero si hacemos referencia al escenario, es porque antes que nada hay que decir que este le queda chico al Cayman GT4 (presentado este año en Ginebra), aunque no tanto al Boxster Spyder (que tuvo su première mundial en el Salón de Nueva York). De ambos nos ocupamos en esta nota.

Estéticamente son muy parecidos (de hecho, comparten el diseño de la parte delantera, y a pesar de que el chasis ha sido completamente rediseñado, tiene muchas partes heredadas del GT3, al igual que el sistema de frenos ventilados), pero por supuesto son diferentes en la zona posterior, ya que el Spyder es un cabrio. El Cayman GT4 luce, también de acuerdo con su condición, un gran spoiler y tres aberturas de refrigeración con rejillas, mientras que atrás exhibe el clásico alerón; pero, si hay que objetar algo, a mi juicio, habría que señalar los falsos –y, por lo tanto, innecesarios– difusores a ambos lados de los escapes, que no concuerdan con el estilo Porsche. El motor central (característica de todos los modelos de las series) le confiere al GT4 la ventaja de ofrecer amplios espacios, tanto adelante como atrás, que dan, a modo de baúl, un total de 275 litros, mientras que este se ve reducido en el Spyder (180). Y las llantas traseras, de 20 pulgadas y 295/30, simulan un chasis 20 milímetros más ancho.

En el interior, en ambos se repite el color de la carrocería, combinado con gris oscuro, y son gemelos también en lo que respecta a las butacas deportivas de cuero, el volante de tres rayos perforados carece de botones, las tres esferas en el panel con el tacómetro en el medio, y la sección central que detenta un reloj-cronómetro a los lados de las salidas de ventilación (y que se acciona desde el mando multifunción ubicado en la columna de dirección), la pantalla, la palanca de cambios de pomo cromado y cuero, y la consola donde la única

375 CV
Eroga el motor
del Boxster Spyder

385 CV
Eroga el motor
del Cayman GT4









Ficha técnica

BOXSTER SPYDER

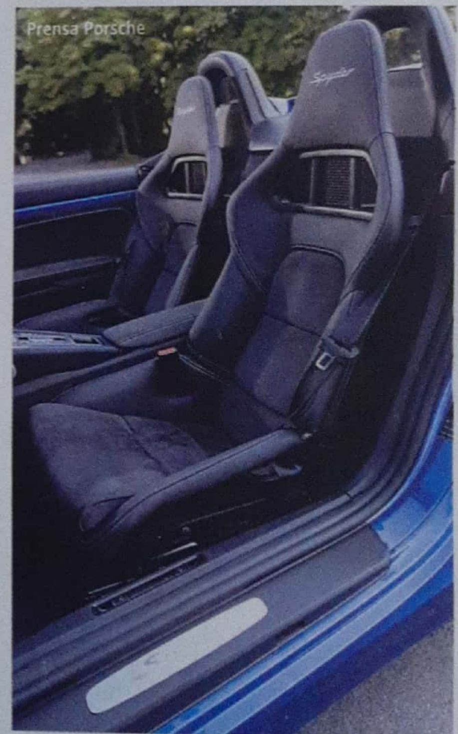
Cilindrada	3.800 cm³
Cilindros	6 Bóxer
Transmisión	Manual de seis marchas
Potencia	375 CV a 6.700 rpm
Par máximo	42,8 kgm a 4.750 rpm
Velocidad máxima	290 km/h
0–100 km/h	4,5 s
Consumo mixto	9,9 l/100 km
Peso	1.315 kilos
Largo/ancho/alto	4,415/1,801/1,262 m
Distancia entre ejes	2,475 m
Precio	S/D

Ficha técnica

CAYMAN GT4

Cilindrada	3.800 cm³
Cilindros	6 Bóxer
Transmisión	Manual de seis marchas
Potencia	385 CV a 7.400 rpm
Par máximo	42,8 kgm a 4.750 rpm
Velocidad máxima	295 km/h
0–100 km/h	4,4 s
Consumo mixto	10,3 l/100 km
Peso	1.415 kilos
Largo/ancho/alto	4,438/1,817/1,266 m
Distancia entre ejes	2,484 m
Precio	S/D





Como todo auto de carrera que se precie, en el GT4 la apertura de puertas se realiza a través de tiradores de tela.
El más pequeño de la familia GT revela a cada paso su carácter y un excepcional agarre.
Llantas de aleación de 20 pulgadas, rejillas de refrigeración y faros de doble xenón.

Las butacas son deportivas; en el interior se combina el color de la carrocería con el cuero sintético.
En un minuto: Apertura manual de la parte superior del capó del Spyder. Luego, basta con accionar un pulsador de bloqueo.



diferencia entre ambos radica en que el GT4 cuenta con un comando de regulación de la suspensión. Todo muy simple, austero, claro y cómodo. En lo que concierne al Sypder, la apertura de la parte superior del capó es manual. Luego, basta accionar un pulsador de bloqueo del techo y del portón trasero. Con un poco de práctica, la operación es factible de ser realizada en un minuto.

DOS DEPORTIVOS EN RUTA

La primera impresión que nos brinda el Cayman GT4 es su extrema dureza, nada especial puesto que hablamos de un deportivo de pura raza, pero con esto nos referimos a que su vocación está en las pistas (donde se justifica la mencionada regulación de la suspensión, para hacerla aún más extrema).

En ruta –al igual que en el Spyder, aunque un poco menos pronunciada–, esta característica incómoda: copia cada una de las irregularidades, y eso se siente, al igual –pero positivamente– que el motor heredado del Porsche 911 Carrera S, al que no se ve pero se siente rugir, y es muy agradable, sobre todo en el GT4 (en el Spyder llega dosificado). Pero, en cualquier caso, es bienvenido el ronroneo de los escapes cuando se acciona el botón que los libera, y magnífico el sonido burbujeante al momento de la desaceleración. Estables y ágiles, en


Prensa Porsche


Prensa Porsche



En ambos, el reloj-cronómetro se acciona desde una palanca multifunción. El interior es el típico de los úlitmos productos de la marca.





curvas no acusan subviraje ni sobreviraje, y la adherencia es tal que esas conductas solo se revelan si uno las provoca.

Las cajas de cambios –precisas– son de seis marchas, manual. Personalmente, extraño una semiautomática con comandos al volante, pero sus responsables aducen que su adopción está impedida por una cuestión de peso e incompatibilidades con las potencias de los motores. Y, a propósito de estos, sus potencias se han incrementado en un 45 y un 51%, respectivamente: el GT4 eroga 385 CV y el Spyder, 375 (los dos con un torque de 44 kgm). Ambos son muy ágiles y responden muy bien a bajas y altas revoluciones, a pesar del peso de los modelos, de poco más de 1.300 kilos, y con los reglajes Sport y Sport Plus se puede exacerbar esa respuesta. Pero dicha diferencia –debida a que en el GT4 hay más espacio para la entrada de aire, lo que no sucede en el cabrio por su propia naturaleza– se hace notar en una reacción más agresiva del primero. Sin embargo, es ínfima en la velocidad final (295 km/h contra 290) y en la aceleración de 0 a 100 km/h (4,4 seg contra 4,5). En cuanto a la dirección, también es precisa en ambos modelos, aunque en el Spyder resulta más liviana y agradable. Los frenos, seguramente idóneos en competición, en el GT4 resultan brutales en ruta, y mucho más razonables en su atlético hermano pequeño.

De todo esto se concluye que el Cayman GT4 (cuyo competidor directo es el Jaguar F-Type) compromete su confort de marcha debido a la suspensión, ya que es un auto que nació para divertirse en las pistas, mientras que el Boxster Spyder es ideal para aquellos a los que les gusta mostrarse, sin olvidar sacar partido de sus auténticos genes deportivos.

Espíritu intacto

Todos sabemos lo que significa la marca milanesa en el mundo del automóvil. La nueva versión de la Giulietta es un ejemplo de esa tradición que se mantiene a través del tiempo. Conózcala.

Por **CARLOS FIGUERAS** • Fotos: **MIGUEL TILLOUS**



Dos generaciones de Giulietta con 53 años de diferencia.





Alfa Romeo, como marca, es una leyenda vinculada históricamente a autos deportivos de alta performance. Sin embargo, supo de momentos de gloria y también de épocas oscuras con productos que no respondían a lo que el cliente quería de un Alfa Romeo. Las cosas fueron cambiando a partir del 156, con un diseño exquisito, mejoras en los materiales y mecánica adecuada. A partir de allí la marca recobró el prestigio merecido con un nivel estético de alto vuelo que identificaba a todos sus modelos. Y la Giulietta es un ejemplo de ese cambio que se ha intensificado a través del tiempo. Sus líneas son fluidas, armónicas y deportivas, aunque un aspecto que no debemos pasar por alto es que el centro de la tradicional

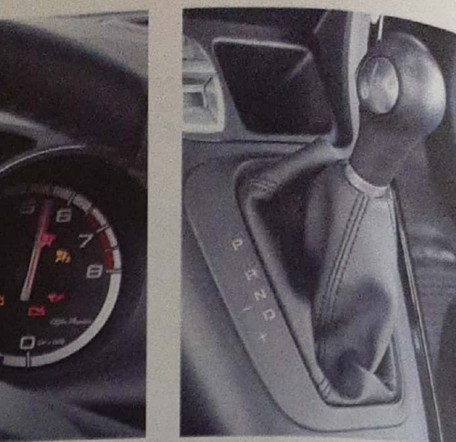
40,1
metros para
detenerse a 100 km/h

parrilla queda muy expuesto –por falta de paragolpes–, lo que resultó reflejado en nuestra unidad, que mostraba varios toques con la pintura saltada.

Aunque bastante tiempo después de su aparición en el mercado local, su importador nos entregó una Giulietta en su versión con motor MultiAir de origen Fiat utilizado por varios modelos del Grupo (ahora FCA), con una potencia de 170 CV y caja automática/secuencial de seis marchas. Al retirarla, su odómetro indicaba más de 10.700 kilómetros recorridos ya que, seguramente, la unidad había sido empleada en distintos test drive. Sin embargo, vale reconocer que se encontraba en buenas condiciones de mantenimiento y hasta pudimos comprobar la inexistencia de quejidos molestos de plásticos internos al abordar superficies ásperas.

En lo que respecta al espacio interior, los ocupantes de las plazas traseras sufrirán limitaciones a lo largo y a lo alto,





Instrumental básico y pequeño display del ordenador en el centro. Selector de la caja automática y butacas eléctricas con memorias.







Plancha completa y primer plano del comando que permite optar por funciones Dynamic, Normal y All Weather. Abajo, butacas deportivas de correcta sujeción.

▲ A FAVOR
Diseño original
Mecánica eficiente
Prestaciones/Consumo
Comportamiento deportivo
Equipamiento de serie

▼ EN CONTRA
Espacio posterior limitado
Dosificación de pedal de freno
Rueda de auxilio temporal
Visibilidad panorámica
Precio elevado





con poca superficie vidriada (como en el caso del Bravo, con el que comparte plataforma). A vuelo de pájaro, saltan a la vista algunos elementos y accesorios de origen Fiat, algo bastante entendible considerando sus raíces. El equipamiento de serie no ofrece faltantes dignos de mención, a excepción de la ausencia de navegador y de levas al volante.

PISTA Y CIUDAD

Como es costumbre cuando disponemos de un auto con tendencia deportiva, utilizamos por un rato la pista deportiva, utilizamos por un rato la pista del autódromo de Arrecifes. Es en ese escenario donde afloran las virtudes de la Giulietta. Seleccionando la posición Dynamic de la tecla DNA (las otras dos opciones son Normal y All Weather), la gestión del motor ofrece su máximo rendimiento. Lo más importante es que la caja automática de sexta, si se la usa en forma manual, retiene los cambios cuando el tacómetro indica 7.000 rpm, sin que el sistema pase al cambio superior. Es ideal para transitar por un circuito o en caminos de montaña, donde es el conductor quien elige el cambio.

Su comportamiento deportivo se manifiesta en la dureza de un sistema de dirección muy preciso y en el trabajo de las suspensiones (tren trasero Multilink) que se traduce en una conducta neutra, con apenas insinuaciones, casi neutralizadas, de subviraje.

Pero quien accede a una Giulietta también la utiliza en forma diaria por nuestras calles, que no siempre se asemejan a un paño de billar. A pesar de la firmeza de los elementos elásticos y los neumáticos en medida 225/40x18", ambos ejes asimilan las imperfecciones sin llegar a irritar al conductor mediante vibraciones que se transmiten a la carrocería, como sucede con el Mini Cooper S. La posición de manejo es correcta, con butacas delanteras de reglaje eléctrico que abrazan el cuerpo, columna de dirección con doble regulación y volante multifunción de tamaño justo y buen tacto, además de un selec-

tor preciso de pasaje de cambios rápido e intuitivo: baja marchas hacia adelante y las sube hacia atrás... En cuanto al instrumental, es básico y el pequeño display del ordenador se ubica en el medio del cuentavueltas y el velocímetro.

212
km/h es la máxima
en 5ª a 5.500 rpm

PRESTACIONES DIGNAS

El motor MultiAir ya ha sido lo suficientemente experimentado como para que sea reconocido como uno de los mejores por su eficiencia de funcionamiento y relación potencia/consumo. Con sus 1.368 cm^3 turboalimentados, entrega 170 CV con un torque de 25,4 kgm a 2.500 rpm, que lo convierte en un motor elástico a bajo régimen. 8,7 fueron los segundos necesarios para llegar a los 100 km/h y en 5,9 (Drive) recupera de 80 a 120 km/h. La velocidad máxima la obtuvimos en 5ª a 212 km/h y a un régimen de 5.500 rpm, al conectar la sexta pierde unos 8 km/h y el motor baja 1.000 vueltas. Donde no se lo ve tan cómodo es a la hora de frenar: recorre 40 metros para detenerse cuando circula a 100 km/h. La sensación que transmite el sistema por medio del pedal es algo esponjosa; sin embargo, cuando los cálipers entran en acción se nota que muerden los discos con firmeza... Probablemente los casi 11.000 kilómetros de la unidad de prueba sean los responsables de los valores obtenidos en este test.

El consumo es uno de los factores donde el MultiAir se destaca: 7,8 litros/100 km a 130 km/h constantes, en D6 y poco más de 10 litros en el tránsito urbano, que cada día está más pesado. Cuenta con sistema Stop-Start pero es posible desconectarlo desde una de las teclas ubicadas en el centro de la plancha.

RIVALES

El precio de la Giulietta está en el orden de los 50 mil dólares. Considerando la escasa oferta del mercado en estos momentos, solo aparecen el Audi A3 1.8 AT7, con 180 CV a casi el doble (96.900 dólares), y el DS4 1.6 THP AT6 de Citroën, a 482.700 pesos.

En resumen, los "alfistas", que los hay y en buena cantidad –es el caso del amigo Chippy Breard, propietario de la Giulietta Ti 62 de la apertura de esta nota–, encontrarán en este modelo el espíritu Alfa que tanto disfrutan y veneran. No es poco...

Agradecemos la colaboración de la gente del autódromo de Arrecifes para la producción fotográfica de esta nota.





Rueda de auxilio temporal, baúl de capacidad algo limitada y motor MultiAir de 170 CV de origen Fiat.





ALFA ROMEO GIULIETTA

PRECIO **u$s 53.700**

MEDICIONES

PRESTACIONES

*Velocidad máxima 212 km/h a 5.500 rpm 5ta

* Medición auto test

ACELERACIONES

0-100 km/h	8,7 seg
0-400 metros	16,3 seg (a 141 km/h)
0-1.000 metros	29,8 seg (a 177 km/h)

RECUPERACIONES

80-120 km/h en D	5,9 seg

FRENADA

100-0 km/h	40,1 metros
140-0 km/h	78,5 metros

Hasta 39 m. — De 40 a 43 m. — Más de 44 m.

SONORIDAD

100 km/h	63,6 decibeles
140 km/h	74,1 decibeles

CONSUMO (l/100 km)/AUTONOMIA (km)

100 km/h	6,5/923
130 km/h	7,8/770
Ciclo urbano	10,9/588
Mixto ruta/autopista	8,3/723

ERROR DE VELOCIMETRO

100 km/h	98 (2,0%)
130 km/h	127 (1,2%)

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Km. inicial/final	10.716/11.690
Temp./humedad	16°/80%
Peso real (*)	1.430 kg
Neumáticos	Michelin Pilot
Presión	34 libras

*Con tanque lleno.

Ficha técnica

DATOS DE FABRICA

MOTOR

Naftero, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1,368 cm³ (72 x 84 mm), 4 válvulas por cilindro. Turbo y sistema de control directo de las válvulas MuliAir e intercooler. **Circuito de lubricación:** S/D. **Compresión:** 9.8:1. **Potencia:** 170 CV a 5.500 rpm. **Par máximo:** 25,4 kgm a 2.500 rpm. **Relación CV/litro:** 121,6. **Relación peso/potencia:** 8,11 kg/CV.

TRANSMISION

Tracción delantera, caja automática TCT de seis marchas. **Relaciones:** **Puente:** 3,83. Iª 4,15 – IIª 2,27 – IIIª 1,44 – IVª 0,98 – Vª 0,75 - IVª 0,62. R: S/D

CHASIS

Suspensiones. Delantera McPherson con montaje de aluminio, barra estabilizadora hueca montada sobre vieleta. **Trasera** Multilink con bastidor auxiliar, brazos de aluminio y barra estabilizadora. **Frenos** a disco en las cuatro ruedas, delanteros ventilados. ABS/EBD. **Dirección:** a cremallera, con asistencia eléctrica. **Diámetro de giro:** 10,9 m. **Neumáticos:** 225/45 R17. **Llantas:** 7,5 x 17.

CARROCERIA

Hatchback, 5 puertas y 5 plazas. **CX=** 0,31. **Peso** 1.380 kg. **Tanque:** 60 litros. **Baúl:** 350 litros. **Largo/ancho/alto:** 4.361/1.798/1.465 mm. **Entre ejes:** 2.634 mm. **Trochas:** 1.554 / 1.554 mm.

MEDIDAS INTERNAS





Pedal de freno a volante: **740 mm**
Volante a respaldo: **530 mm**
Respaldo delantero a trasero: **720 mm**

EQUIPAMIENTO

✔ Serie ✘ ND ○ Opcional

SEGURIDAD	
Airbags frontales/rodilla	✔ ✘
Airbags laterales delanteros/traseros	✔ ✘
Airbags de cortina delanteros/traseros	✔ ✘
Apoyacabezas/delanteros activos	✔ ✘
Ayuda en pendiente	✔
Cierre automático de puertas en rodaje	✔
Cinturones de seguridad inerciales del./tras.	✔ ✔ (3)
Control de presión de neumáticos	✔
Control de tracción/estabilidad	✔ ✔
Encendido automático de luces	✔
Faros xenón/bixenón/direccionales	✔ ✘ ✔
Ganchos Isofix	✔
Luces antiniebla delanteros/traseros	✔ ✔

CONFORT	
Aire acondicionado/Climatizador/bizona	✘ ✘ ✔
Apertura a distancia puertas/baúl	✔ ✔
Apertura eléctrica baúl	✘
Apertura interna de baúl/tanque	✔ ✔
Apoyabrazos fijos/rebatible	✔ ✘
Asientos calefaccionados	✔
Asientos regulables eléctricos cond./acomp.	✔ ✔
Asientos con memoria conductor/acompañante	✔ ✘
Asientos regulables altura cond./acomp.	✔ ✔
Asistente de estacionamiento	✘
CD player/CD changer/MP3	✔ ✘ ✔
Cierre centralizado puertas/espejos/vidrios	✔ ✔ ✘
Computadora de a bordo/multifunción	✔ ✔
Conexión Bluetooth/USB/AUX	✔ ✔ ✔
Cortina lateral/posterior	✘ ✘
Cruise control/limitador de velocidad	✔ ✔
Desempañador espejos exteriores	✘
Encendedor/cenicero	✔ ✔
Espejos eléctricos/rebatido eléctrico	✔ ✘
Freno estacionamiento eléctrico	✘
Levantavidrios eléctricos delanteros/traseros	✔ ✔
Limpialavaparabrisas con intermitencia regulable	✔
Limpialavafaros/Limpialavaluneta	✔ ✔
Llantas de aleación	✔
Navegador satelital/Pantalla táctil	✘ ✘
Plazas traseras corredizas/reclinables	✘ ✘
Portamapas contrapuertas delantero/trasero	✔ ✔
Radio AM•FM/mando satelital	✔ ✔
Respaldo trasero rebatible completo/parcial	✘ ✔
Rueda de auxilio temporal/original/run flat	✔ ✘ ✘
Sensor de estacionamiento delantero/trasero	✔ ✔
Sensor de estacionamiento sonoro/visual/cámara	✔ ✔ ✘
Sensor de lluvia	✔
Sujeción lumbar regulable cond./acomp.	✔ ✔
Tapizado textil/mixto/cuero	✘ ✔ ✘
Techo solar eléctrico/panorámico	✘ ✔
Volante regulable altura/profundidad/eléctrico	✔ ✔ ✘

FUNCIONAMIENTO	
Alarma sonora de luces/llaves	✔ ✔
Acceso manos libres/Arranque por botón	✘ ✘
Encendido/apagado automático de luces	✔ ✔
Indicador nivel/presión de aceite	✘ ✘
Indicador temp. agua/aceite/temp. exterior	✔ ✘ ✔
Luz de reserva de combustible	✔
Regulación interna de faros/automática	✘ ✔
Shift up/down	✘
Stop & Start	✘
Testigo de mantenimiento	✔
Testigo puertas/capot/baúl abiertos	✔ ✘ ✔

CALIFICACION

CARROCERIA		
Espacio interior **20**	12	6,0
Equipamiento de serie **20**	17	8,5
Terminación/Materiales **20**	16	8,0
Capacidad de baúl **15**	11	7,3
Diseño **15**	13	8,7
Percepción de calidad **10**	8	8,0
Suma **100**	**77**	**7,7**

SEGURIDAD		
Activa/pasiva **40**	32	8,0
Dist. de frenado en frío **15**	11	7,3
Dist. frenado en caliente **15**	11	7,3
Dosificación del pedal **10**	7	7,0
Luces **10**	8,5	8,5
Visibilidad panorámica **10**	6	6,0
Suma **100**	**75,5**	**7,6**

CONFORT		
Suspensiones **25**	18	7,2
Posición de manejo **15**	12	8,0
Asientos delanteros **15**	13	8,7
Climatización **15**	12	8,0
Asientos traseros **10**	7	7,0
Insonorización **10**	8,5	8,5
Instrumental **10**	7,5	7,5
Suma **100**	**78**	**7,8**

PRESTACIONES		
Aceleración **25**	20	8,0
Consumo **20**	17	8,5
Potencia - CV/litro **15**	12	8,0
Velocidad máxima **10**	8,5	8,5
Recuperaciones **10**	9	9,0
Eficiencia de tracción **10**	8,5	8,5
Autonomía **10**	8,5	8,5
Suma **100**	**83,5**	**8,4**

MANEJO		
Comp. dinámico **25**	21	8,4
Maniobrabilidad **15**	13	8,7
Estabilidad direccional **10**	8,5	8,5
Agrado de conducción **10**	8	8,0
Selector de caja **10**	8,5	8,5
Relaciones de caja **10**	8	8,0
Dirección **10**	8,5	8,5
Sensibilidad al viento **10**	8,5	8,5
Suma **100**	**84**	**8,4**
Subtotal producto 500	**398**	**8,0**

COSTO/BENEFICIO		
Precio comparativo **30**	21	7,0
Valor/posib. de reventa **10**	7	7,0
Garantía **10**	8,5	8,5
Suma 50	**36,5**	**7,3**
TOTAL 550	**434,5**	**7,9**

Fabricante:	ALFA ROMEO
Orígen:	ITALIA
Atención al cliente:	(011) 4789-4100
Website:	ww.alfaromeo.com.ar
Lanzamiento:	2010
Garantía:	5 AÑOS O 100.000 KM
Patente (estimado año):	$ 17.541
Seguro (estimado año):	$ 11.424

Mejoras regionales

"Pero no se parece al europeo." Fue la frase más escuchada en la semana de prueba del "nuevo" 308. Y no, porque no es el 308 europeo, es otro auto, otra plataforma y principalmente de un origen distinto: Mercosur (más precisamente Argentina).

Existen múltiples motivos para que el grupo PSA no importe la versión europea del modelo, uno de ellos es el alto precio al que tendría que comercializarlo (aunque se confirmó que llegará en su versión deportiva GTi el año que viene).

"¿Por qué no traen la plataforma del Viejo Continente y lo hacen acá?" Básicamente porque los ciclos de inversión tienen que ser amortizados económicamente y el ritmo del volumen de ventas en la región es más lento que el de otros mercados, razón por la cual se dilata la llegada de algunos avances industriales.

Esto es bueno o malo. Depende de la vereda donde uno esté parado. El cliente demanda modernidad en sus modelos, las empresas, ganancias y el Gobierno –al menos hasta hace un tiempo– busca fomentar una industria local.

Por eso, la renovada gama del 308 es eso, una mejora de la anterior, y no se centra solo en la estética con el nuevo estilo de diseño de Peugeot (no fue su intención la de parecerse al 308 europeo, sino compartir el lenguaje y tener su propia personalidad), sino que en base a críticas (de medios y clientes) mejoraron aspectos de confort, equipa-



Según la marca, el nuevo tablero de instrumentos con caracteres realzados recuerda a otros modelos deportivos emblemáticos de la marca.

El hatcback de producción nacional de Peugeot se actualizó en todo sentido. Recibió un restyling estético, nuevo equipamiento y novedades mecánicas, como la caja manual de seis marchas que incorporó el motor 1.6 diésel que evaluamos en esta oportunidad.

Por **MARCO PEREGO**
Fotos: **MIGUEL TILLOUS**

✦ PERFORMANCES

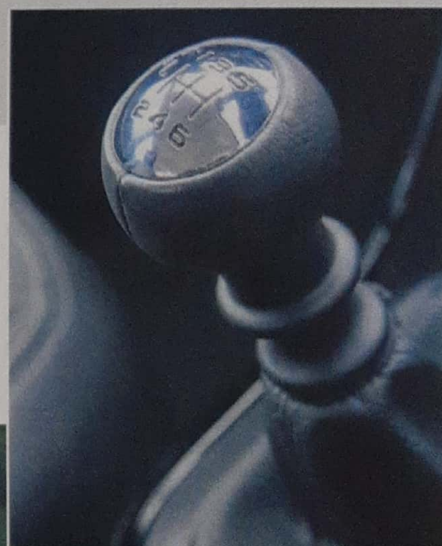
VERSIONES	HDI MT6	Anterior HDI MT5
Velocidad máxima/rpm	179/3.500 (6ª)	178/4.200 (5ª)
0-100 km/h	13,1 seg	12,6 seg
0-400 metros	19,1 seg (118 km/h)	18,6 seg (133 km/h)
0-1.000 metros	34,8 seg (149 km/h)	34,2 seg (177 km/h)
80-120 km/h (4ª)	8,9 seg	9,8 seg
80-120 km/h (5ª)	10,6 seg	12,9 seg
80-120 km/h (6ª)	14,6 seg	---
Frenada 100-0 km/h	38,6 metros	39,2 metros
Frenada 140-0 km/h	74,1 metros	74,7 metros

CONSUMO litros/100 km (Autonomía)		
A 100 km/h	4,7 (1.275)	5,6 (1.067)
A 130 km/h	6,7 (895)	6,9 (865)
Urbano	7,8 (770)	8,2 (731)

PRECIO: $ 316.550 (Feline)
ORIGEN: Argentina
GARANTIA: 3 años o 100.000 km

* Medición *auto test*





Los faros traseros del 308 ahora tienen LED y hacen alegoría a una garra felina. Detalle del selector de la caja manual ahora de seis marchas.



miento y mecánica. Por ejemplo, la motorización HDi ahora se asocia a una caja manual de seis marchas (antes de cinco), y ese nuevo matrimonio en nivel Feline es el que evaluamos a continuación.

CAMBIO DE LOOK

Al igual que el 408 (que probamos en *at* 299), el 308 exhibe el nuevo idioma de estilo basado en los concepts Exalt y Onyx, y que en nuestro país fue presentado y explicado en el 508 (futuro lanzamiento local). Su principal rasgo está en el frente con el logo en el centro de la rediseñada parrilla. Además, el grupo óptico cambio de formato y sumó LED para las luces diurnas.

A diferencia del sedán, en el hatchback se buscó más deportividad con detalles oscuros en vez de cromados, y en el remate posterior los cambios son más sutiles, aunque visibles en los faros con LED, mientras que en el perfil lo único nuevo son las llantas.

Dentro del habitáculo, se destaca la nueva pantalla táctil de 7 pulgadas integrada a la consola central; antes no era táctil y estaba por encima del torpedo, donde ahora hay un portaobjetos algo incómodo por lejanía y capacidad. En la misma se visualiza y maneja el navegador, el equipo de audio (con radio, USB, entrada auxiliar, Audiostreaming, Bluetooth, y el nuevo Jukebox con una memoria de 16 GB).

Las butacas también son nuevas, más cómodas, disponen de un mayor reglaje, aunque la posición de manejo sigue siendo algo elevada y a la pedalera le falta profundidad. Un detalle a revisar es que el apoyabrazos del conductor interfiere para ponerse o sacarse el cinturón, sí o sí hay que rebatirlo para poder realizar la operación, lo cual resulta algo molesto.

Como las medidas del 308 no fueron modificadas, su habitabilidad es igual que antes, algo justa en las plazas posteriores, aunque con buenos 430 litros de capacidad en el baúl.

LLEGO LA SEXTA

Siempre ponderamos el funcionamiento del motor diésel de 1,6 litros (HDI) del grupo PSA. Desarrolla 115 CV, pero, gracias al torque de 24,5 kgm, desde las 1.500 rpm sus prestaciones no envidian a las del naftero 2.0, por ejemplo (que sigue en la oferta del modelo en el nivel Allure Plus).

Anteriormente, con una caja de cinco relaciones sus consumos eran bajos, y ahora que sumó una transmisión de seis marchas el beneficio es mayor todavía (ver recuadro) principalmente por ir más relajado. Antes, a 130 km/h reales en quinta giraba a 3.050 rpm, mientras que ahora lo puede hacer en sexta a 2.500 rpm, lo que, además, lo hace más silencioso en ruta. Otro punto que fue mejorado también con nuevos materiales es la insonorización.

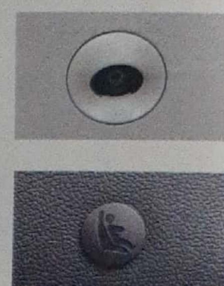
Un beneficio adicional de la caja es que permitió modificar las relaciones, por lo que aunque en aceleraciones no hay grandes modificaciones, las recuperaciones son mucho mejores en el "nuevo" 308. A su vez, para tener un mejor consumo dispone del Gear Shift Indicator (GSI) que alerta al conductor sobre el mejor momento para realizar el cambio (superior o inferior).











En el interior es nueva toda la consola donde ahora se ubica la pantalla táctil del sistema multimedia. Dentro del equipamiento se destaca la cámara de retroceso y los ganchos Isofix.

Aunque su arquitectura es de las más antiguas del segmento, dinámicamente tiene un buen comportamiento en ruta, dobla bien apoyado y, de ser necesario, aparece el control de estabilidad, mientras que la dirección hidráulica, que tiende a la dureza, está bien dosificada. Es uno de esos autos que por autonomía y placer de manejar pide a gritos viajes prolongados, aunque ojo con las paradas a repostar ya que solo admite combustible "Euro", y mejor respetarlo.

Por otra parte, se recalibraron las suspensiones para optimizar el confort a baja velocidad con un mayor recorrido de los amortiguadores, pero sin penalizar su conducta en lo veloz. Ahora copia mejor las irregularidades de caminos en mal estado, y se trabajó para mitigar la sequedad del eje posterior, algo que se logró, al menos en unidades nuevas. Habrá que esperar a ver cómo envejece el modelo, atendiendo a otra de las críticas de los usuarios, que manifestaron grillos prematuros en el anterior 308.



▲ A FAVOR

- Comportamiento del motor HDi
- Caja manual de seis marchas
- Consumo/autonomía
- Equipamiento
- Capacidad de baúl

▼ EN CONTRA

- Algunos materiales/terminaciones
- Sólo opcion manual
- Habitabilidad posterior
- Potencia lumínica
- Posición de manejo



EQUIPAMIENTO SUPERIOR

Dentro de la familia 308, "nuestro" Feline se ubica en lo más alto de la nómina. En cuanto a confort, cumple con todos los requisitos básicos del segmento y ahora tiene cámara de retroceso que, en conjunto con los sensores delanteros y traseros, hace que estacionar sea una maniobra muy fácil. Lo único que se le podría reclamar es acceso y arranque sin llave, y que se revisen algunos detalles de terminación.

Por otro lado, analizamos la seguridad en párrafo aparte ya que aparecieron los reclamados ganchos Isofix (en todas las versiones) y, ante el problema de los reiterados robos del auxilio, se incorporó el "superbloqueo", un sistema de cierre que permite inhabilitar el mando de apertura interior de las puertas y el baúl con un doble clic al botón de la llave al cerrar. Lo malo es que, pese al nuevo sistema, la rueda de auxilio perdió la llanta de aleación.

A su vez, sorprende el buen comportamiento del equipo de frenos con distancias por debajo de los 38 metros (de 100 a 0 km/h), y con un ABS de buen funcionamiento y pedal firme. Completan la lista seis airbags y faros antiniebla delanteros y traseros. En contracara, el grupo óptico es halógeno y merecería más potencia o, por qué no, xenón.

POCOS RIVALES A LA VISTA

Aunque el 308 tiene múltiples competidores como bicuerpo del segmento C (Ford Focus, Volkswagen Golf, Renault Mégane y Chevrolet Cruze), nuestra versión diésel tiene como único compañero al de General Motors (2.0/163 CV), pero con la salvedad de que se ofrece sólo en variante automática. Por consiguiente, el que busca un diésel manual tendrá como única opción el 308 HDi que, en su nivel Allure, cuesta 287.400 pesos, y "nuestro" Feline, que se eleva hasta los 316.550 pesos (sugeridos), siempre con una garantía de 3 años o 100.000 kilómetros.

Ficha técnica

PEUGEOT 308 HDI FELINE

MOTOR
Diésel, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1,560 cm³ (75 x 88,3 mm), un árbol de levas a la cabeza/correa, admisión variable, 2 válvulas por cilindro. **Inyección:** directa, turbo de geometría variable. **Circuito de lubricación:** 4,5 litros. **Compresión:** 18:1. Refrigerado por agua. **Potencia:** 115 CV a 3.500 rpm. **Par máximo:** 24,5 kgm a 1.500 rpm. **Relación CV/litro:** 73,7. **Relación peso/potencia:** 12,4 kg/CV.

TRANSMISION
Tracción delantera, caja manual de seis marchas. Relaciones: Puente: 4,02. Iª 3,38 – IIª 1,84 – IIIª 1,22 – IVª 0,87 – Vª 0,64 – VIª 0,54. R S/D.

CHASIS
Suspensiones. Delantera independiente tipo McPherson. **Trasera interdependiente.** Resortes, amortiguadores y barra estabilizadora en ambos ejes **Frenos** a disco en las cuatro ruedas, delanteros ventilados. ABS/REF/AFU. Control estabilidad/tracción. **Dirección** a piñón y cremallera, con asistencia hidráulica variable. **Diámetro de giro:** S/D. **Neumáticos:** 225/45 R17. **Llantas:** 7,5J.

CARROCERIA
Hatchback, 5 puertas y 5 plazas. **CX=** SD. **Peso** 1.423 kg. **Tanque:** 60 litros. **Baúl:** 430 litros. **Largo/ancho/alto:** 4.292/1.815/1.518 mm. **Entre ejes:** 2.608 mm. **Trochas:** 1.528/1.528 mm.

EQUIPAMIENTO
Airbags (seis) • Apertura a distancia de puertas • Apoyacabezas (5) • Asiento de conductor regulable en altura • Cámara de marcha atrás • Cierre automático de puertas en rodaje • Cinturones inerciales (5) • Climatizador bizona • Cruise control • Encendido automático de luces • Equipo de audio con CD/MP3/entrada USB/AUX con comando satelital y Bluetooth • Espejos eléctricos • Faros antiniebla del/tra • Ganchos Isofix • Indicador de cambio de marcha • Levantavidrios eléctricos (4) • Limpialavaluneta • Luces diurnas Led • Ordenador de a bordo/limitador de velocidad • Respaldo rebatible 60/40 • Techo panorámico • Volante regulable en altura y profundidad •



CALIFICACION

CARROCERIA		
Espacio interior **20**	15	7,5
Equipamiento de serie **20**	17	8,5
Terminación/Materiales **20**	16	8,0
Capacidad de baúl **15**	11	7,3
Diseño **15**	11	7,3
Percepción de calidad **10**	8	8,0
Suma 100	**78**	**7,8**
SEGURIDAD		
Activa/pasiva **40**	32	8,0
Dist. de frenado en frío **15**	12	8,0
Dist. frenado en caliente **15**	12	8,0
Dosificación del pedal **10**	8,5	8,5
Luces **10**	7,5	7,5
Visibilidad panorámica **10**	7	7,0
Suma 100	**79**	**7,9**
CONFORT		
Suspensiones **25**	20	8,0
Posición de manejo **15**	11	7,3
Asientos delanteros **15**	12	8,0
Climatización **15**	12	8,0
Asientos traseros **10**	7,5	7,5
Insonorización **10**	7,5	7,5
Instrumental **10**	8,5	8,5
Suma 100	**78,5**	**7,9**
PRESTACIONES		
Aceleración **25**	19	7,6
Consumo **20**	18	9,0
Potencia - CV/litro **15**	11	7,3
Velocidad máxima **10**	7,5	7,5
Recuperaciones **10**	9	9,0
Eficiencia de tracción **10**	8	8,0
Autonomía **10**	9	9,0
Suma 100	**81,5**	**8,2**
MANEJO		
Comp. dinámico **25**	21	8,4
Maniobrabilidad **15**	11	7,3
Estabilidad direccional **10**	8	8,0
Agrado de conducción **10**	8	8,0
Selector de caja **10**	7,5	7,5
Relaciones de caja **10**	8	8,0
Dirección **10**	8,5	8,5
Sensibilidad al viento **10**	8	8,0
Suma 100	**80**	**8,0**
Subtotal producto 500	**397**	**7,9**
COSTO/BENEFICIO		
Precio comparativo **30**	22	7,3
Valor/posib. de reventa **10**	8	8,0
Garantía **10**	8	8,0
Suma 50	**38**	**7,6**
TOTAL 550	**435**	**7,9**

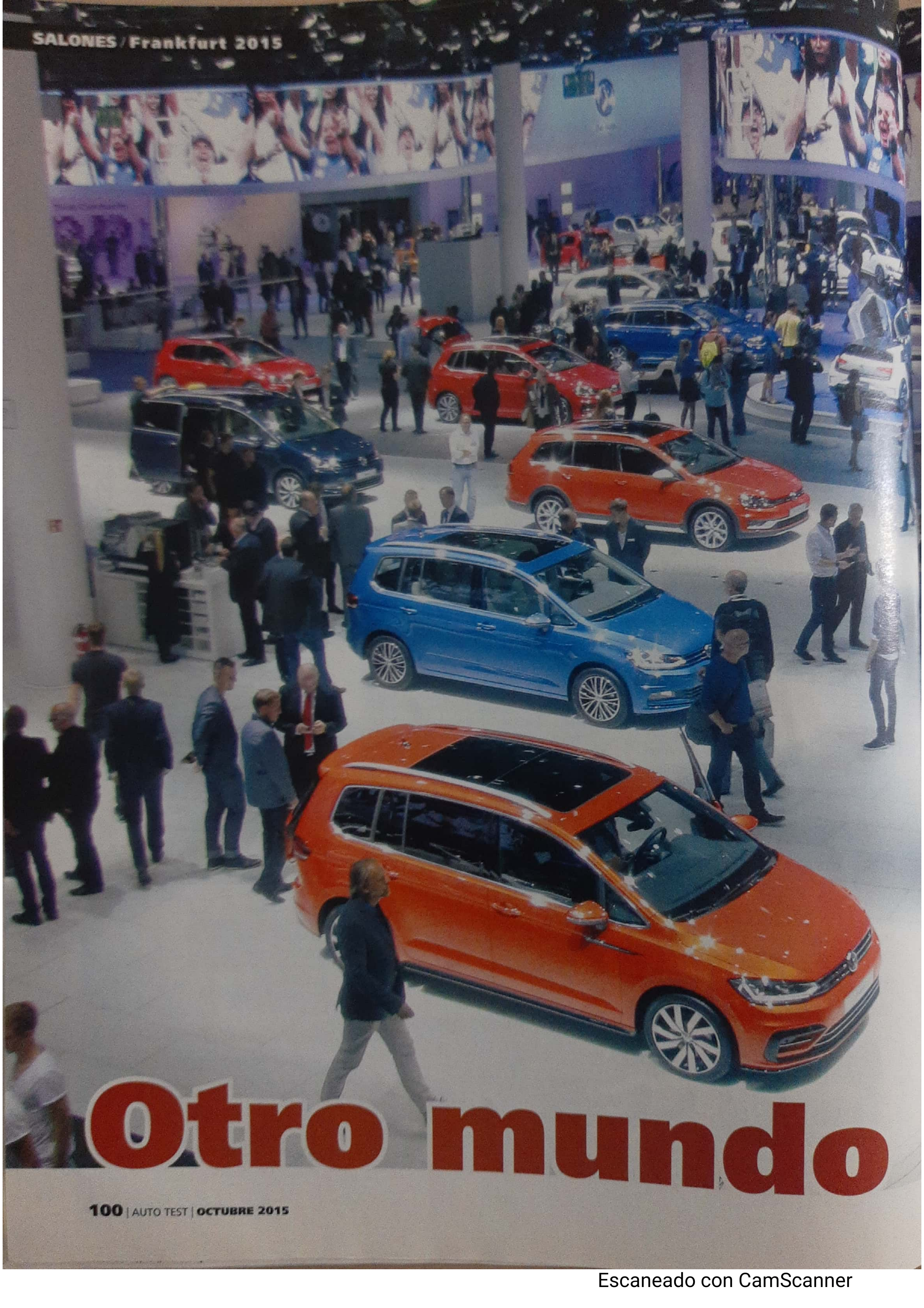
ANTES, AHORA Y EUROPA







De izquierda a derecha. El anterior 308 nacional, en el medio la "nueva" gama, y al lado la version eurpea. Se ve que comparten un estilo de diseño, pero no son iguales.



Otro mundo

Concentrado en el desarrollo de nuevas tecnologías, los SUV y los deportivos, esta nueva edición del salón alemán nos dejó un gusto amargo: prácticamente ninguna de las novedades que se vieron va a llegar a nuestro mercado en las actuales circunstancias.

Fotos y texto: **MARTIN SIMACOURBE** (enviado especial)

Gigante como es este Salón, uno jamás espera que todas las novedades de la muestra automotriz más importante del mundo terminen vendiéndose en Argentina. Incluso hay muchas marcas que ni siquiera están presentes en nuestro mercado. El listado es profuso y abarca billeteras de todo tipo: Aston Martin, Bentley, Borgward, Bugatti, Infiniti, Lamborghini, Lexus, Lotus, Mazda, Opel, Rolls-Royce, Seat, Skoda y Tesla.


Alfa Romeo Giulia


Peugeot 308 GTi


Ford EcoSport


Jaguar F-Pace

Pero hay otra buena cantidad que sí; y que sin embargo tampoco revelaron modelos que en el corto o mediano plazo nos van a estar llegando. Allí mucho tiene que ver la política restrictiva que nuestro Gobierno ha aplicado a los productos importados por el tema de las divisas, con lo cual, si vemos algo de lo estrenado, lo haremos en cuentagotas. Pero tampoco esta es la única razón.

Las inversiones de las automotrices en Europa sufrieron fuertes recortes por la última crisis (que definitivamente es parte del pasado), y los recursos se han concentrado en la aplicación de nuevas tecnologías. Aquí englobamos tanto a las que tienen que ver con nuevos combustibles (hibridización y electrificación de las gamas tradicionales) como a los sistemas de ayuda activa al manejo (desde el mantenimiento de carril hasta la conducción autónoma completa).

Con este panorama, no se vieron casi renovaciones en los segmentos tradicionales: el Mégane de nueva generación (sin olvidar al Talisman), el Giulia, el A4, la Tiguan y pare de contar.

Haciendo las cuentas es fácil notar que algunos modelos "populares" han "estirado" su vida útil a más de los seis años tradicionales que solían durar en Europa. Así, en este Frankfurt nos quedamos prácticamente sin novedades en los clásicos segmentos que van del A al D.


Honda 2&4


DS 4


Nissan Gripz


Porsche Mission E

DOS MERCADOS

¿Pero entonces no hubo novedades? Sí que hubo. Y muchas. Pero casi todas para la porción más lúdica del mercado. Es que tanta automatización ha provocado que el mercado se divida claramente en dos


Mercedes-Benz IAA


Peugeot Quartz

de cara al futuro. No por nada el ex CEO de VW, Martin Winterkorn, dijo que "en 2020 tendremos smartphones con ruedas". No lo decía cualquiera, sino el mandamás del grupo automotor europeo más exitoso.

Entonces, a futuro, por un lado tendremos al auto (con mucha clientela) como un simple medio de transporte: confortable, hipercomunicado y eficiente. Pero por el otro las marcas saben que habrá compradores (los más pudientes) que querrán seguir alimentando el placer de ponerse tras el volante. Que querrán tener sensaciones, como doblar, acelerar y frenar cuando quieran, algo que muchos individuos de la siguiente generación verán como algo lejano.



Citroën Cactus M


Seat Cross León

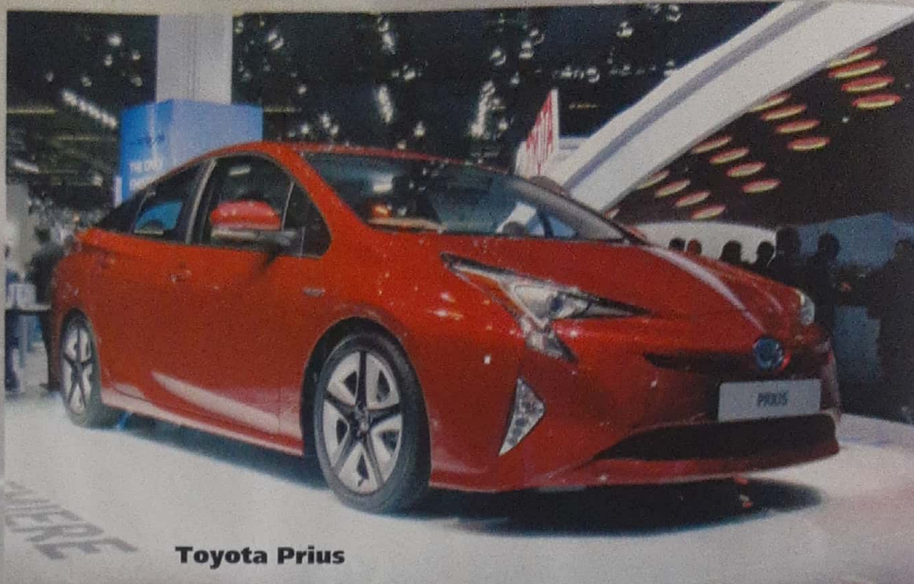
Falta tiempo, pero esta dualidad entre el electrodoméstico que nos lleva y nos trae y el verdadero automóvil ya se está notando. Y allí cobran vida superdeportivos con potencias irracionales o modelos tremendamente lujosos como el Bentayga.

El de Bentley es un buen ejemplo de cómo está mutando el mercado hacia el segmento de los SUV, que, al hacer el repaso, es el que más novedades concentró. Antes, para hablar de lujo en serio había que hablar de un sedán, como tenía la propia Bentley. Pero ahora los británicos (incluso Rolls se anotará en breve) produjeron su primera "camioneta" sin olvidar ningún aspecto. Se jactan de que no tiene nada que enviarle a un clásico vehículo de lujo en términos de calidad, potencia, confort, comportamiento y espacio. Y es así, pero se ve que se concentraron tanto en lograr todo esto que

se les olvidó el diseño...

Los SUV atacaron por todas partes. Si Bentley se anotó, por qué no Jaguar. La marca controlada por Tata se despachó con el F-Pace, que está a la altura de lo que se esperaba.

Si bajamos un cambio, el Tiguan fue la novedad más importante en términos de volumen. Y para colmo VW asegura que estará en Argentina en 2017. Eso sí, no esta que se vio acá sino la variante de siete asientos que se producirá en México y seguramente se estrene en Detroit. Esta nueva edición del Tiguan no escapa a la lógica y se planta como una continuista segunda generación de la que debutó hace siete años. Por supuesto, ya tiene su versión conceptual (definitiva en líneas, aunque sin fecha de lanzamiento) con motor híbrido.


Toyota Prius


BMW Serie 7


Audi S4


Ferrari 488 Spider

Sin irnos del grupo alemán y de los "4x4", Audi mostró el atractivo E-tron concept, algo así como un futuro Q6 que se alimenta de tres motores eléctricos que entregan nada menos que 503 CV.

Hubo algunas otras de producción (Ford Edge, Kia Sportage, SsangYong Tivoli), pero entre los prototipos anotamos a los Mazda Koeru (bajita casi como una berlina, algo que se está imponiendo), Nissan GripZ (parece ser la próxima Juke), Peugeot Quartz (adelanta lo que la marca hará en el segmento, se ve que más radical que lo propuesto hasta ahora con 3008) y Toyota C-HR (futuro rival del Juke, justamente).

Párrafo aparte para el regreso de Borgward, que volvió tras medio siglo de la mano del fabricante chino Foton con un SUV. No deparó sorpresas estéticas (muy Audi Q5) ni de las otras, pero bastó para mostrar que vienen en serio.


Infiniti Q30


Renault Mégane IV

La fiebre SUV invade todo. Para nosotros, acostumbrados, no es raro, pero ver a un León tres puertas o a un DS 4 (ya separado de Citroën) con fenders y elevado no es moneda corriente por aquí. Y, antes de irnos del segmento, anotamos al Cactus M, la reinterpretación del Mehari que, dicen, tiene futuro de producción.

LA PASION

El modelo de Citroën es parte de esa corriente de la que hablábamos antes: autos que despierten emociones. Ir a lo retro es un camino. Dotar de mucha po-


Volkswagen Tiguan


Citroën Aircross


SsangYong Tivoli


Opel Astra

tencia y emociones al volante, otro. De eso también se vio mucho en Frankfurt.

Y acá no solo hablamos de coupés, porque el Giulia se presentó con la versión Quadrifoglio con motor V6 turbo de 510 CV, como para asustar al M3 o al C-AMG, pero también tendrá opciones normales. Quedó claro que la nueva FCA tiró toda la carne al asador con la renovada Alfa Romeo. Ahora habrá que ver si recupera a sus fanáticos y enamora a los que antes le daban la espalda.

Dentro de los "normales" se anota el 308 GTi (con logo en la parrilla como acá) y versiones con 250 y 270 CV. La de menor potencia es la que seguramente importará Peugeot a la Argentina en 2016.

Y en el súper lujo aparecen dos descapotables descomunales, como son el Mercedes S Cabrio y el Rolls-Royce Dawn, con más de 5 metros de largo y capotas de lona, demostrando que los techos duros retráctiles están perdiendo definitivamente la batalla.

No faltaron las acostumbradas bestias, como la Ferrari 488 Spider (esta sí con techo duro, pero de aluminio y de dimensiones muy recortadas), aunque fue de las pocas de producción, porque después hay que ir para el lado de la fantasía, ya que tanto Bugatti como Hyundai presentaron maquetas reales de los autos que estarán disponibles para el videojuego Gran Turismo.

En un plano más concreto, aunque siempre dentro de lo conceptual, Porsche se despachó con el Mission E, una berlina estilo Panamera que adelanta un modelo eléctrico con dos motores y 600 CV; y Honda fue más allá con el 2&4, un híbrido no por el motor sino por el concepto, que mezcla los mundos del auto y la moto, con una particular carrocería, cuatro ruedas, un solo asiento y motor de 1.0 litro, cuatro cilindros en V y 215 caballos.

El Fractal de Peugeot fue otro de los cabrios expuestos, aunque con techo desmontable. Tiene algunas soluciones curiosas: el interior está fabricado en un gran porcentaje en impresoras 3D y hace de la aislación acústica su carta de presentación. Cuenta con dos motores eléctricos (uno en cada eje) con 204 CV, tracción y dirección en las cuatro ruedas y una interesante autonomía de 450 km. Mide poco menos que un 208.

Pero si hablamos de fantasía, el ganador, por lejos, es el Mercedes IAA, que son las siglas de Internationale Automobil-Ausstellung, como se conoce a este salón, pero también las de Intelligent Aerodynamic Automobile. Basta con decir que tiene un Cx de 0,19 para entender de qué estamos hablando. Esta especie de Batimóvil prolonga su parte posterior (compuesta de 8 secciones) por medio de un botón o, después de los 80 km/h, nada menos que 39 centímetros. También despliega alerones delanteros (menos notorios) y modifica el diseño de las llantas.


Bugatti Vision Gran Turismo





Toyota CH-R

El motor es híbrido, con 279 CV en conjunto.

REPASO FINAL

Dejamos para lo último los modelos más tradicionales, esos que bien podrían estar en nuestro mercado pero a los que esperamos cómodamente sentados. El más cercano fue el nuevo y atractivo Mégane, que, como otros modelos de los segmentos B y C parece haber desechado definitivamente la carrocería de tres puertas. Renault no solo atacó entre los medianos, ya que también mostró el Talisman, que tiene la dura tarea de sobreponerse al mal trago de los últimos Laguna.

Sin salir del grupo, el Q30 es el primer Infiniti en esta porción del mercado. Para eso se vale de muchos elementos del Clase A y un diseño particular con cierto aire SUV.

Del resto, agendamos el nuevo Toyota Prius (con el estilo del Mirai, aunque menos agresivo), el Suzuki Baleno (un clásico B hatch de líneas agradables pero con una calidad muy mejorable) y, en BMW, la sexta generación de la Serie 7 y el nuevo X1. Por cierto, visitar el stand de la marca bávara es toda una revelación de lo necesitadas que están las marcas de ocupar cuanto nicho esté disponible. Lejos de los tiempos en que yo era chico y existían, como mucho, las series 3, 5 y 7 (con alguna coupé y algún familiar), hoy BMW tiene cerca de 25 carrocerías, contando lo clásico más las variantes Active Tourer, Gran Tourer, GT y Gran Coupé. Eso, sin sumar lo que Mini hace hacia abajo y lo que Rolls-Royce ofrece hacia arriba.

Las marcas han diversificado su oferta de tal manera que todas están presentes (solas o asociación mediante) en cada nicho del mercado. Y, pese a tanta variedad y a que Argentina es un mercado potencialmente potable para cualquiera de estas novedades, apenas podremos disfrutar de un puñado si las actuales condiciones se mantienen.

En otros Frankfurt dividía mi tiempo entre lo que miraba y fotografiaba y lo que averiguaba, tratando de encontrar entre stand y stand a algún directivo que me contara cuándo, cómo y por qué iba a traer ese modelo a la Argentina.

En este me quedé simplemente mirando que hay otro mundo. Tan atractivo como siempre para los que amamos los autos, pero que definitivamente nos queda demasiado lejos.



Renault Talisman



Suzuki Baleno



Volkswagen Golf GTE Sport



Audi e-tron quattro



Peugeot Fractal

Escaneado con CamScanner

Sin derecho de piso





✦ MEDICIONES

PERFORMANCES
Vel. máx (OD) 161 km/h *

0-100 km/h:	14,6 seg
0-400 metros:	19,8 seg (115 km/h)
0-1.000 metros:	36,2 seg (145 km/h)
80-120 metros:	11,2 seg
Frenada 100-0 km/h:	42 metros

CONSUMO - litros/100 km (autonomía)

A 100:	7,1 (1.056)
A130:	9,1 (824)
Urbano:	12,5 (600)

ORIGEN:	Corea del Sur
PRECIO:	U$S 45.500
GARANTIA:	3 años o 100.000 km

* Medición ***auto test***

No paga impuestos internos por tratarse de un vehículo de trabajo y es la nueva versión de entrada de gama de la H1. Esta variante naftera se asocia a una caja automática de cuatro marchas y desde su lanzamiento en marzo se adaptó fácilmente al "clima laboral" del mercado argentino.

Por **LUCAS AMESTOY** · Fotos: **JUAN OZINO**

La última actualización de la H1 fue en 2008, cuando se presentó la segunda generación de esta van chica. El año pasado se realizó un relanzamiento y en lo que va del año ya se llevan patentadas 605 unidades, número que lo convierte en el vehículo más vendido de Hyundai en el país. En marzo se presentó la protagonista de esta nota: la H1 naftera de 2,4 litros de cilindrada que se asocia a una caja automática de cuatro marchas. Con un pre-

cio menor en comparación con las variantes diésel, Hyundai inyectó en el mercado una versión más afín al bolsillo de muchos nuevos usuarios que encontraron en el modelo una práctica solución para el traslado de la familia, o una oportunidad de trabajo para el transporte de pasajeros.

ESPACIO PARA TODOS

La principal virtud de esta van es la comodidad. Vamos por partes: existen cuatro filas de asientos, con dos butacas laterales en cada hilera y una banqueta plegable entre ellas, salvo en la última, que es enteriza. En las plazas delanteras, cuando viajan dos, el respaldo de la banqueta central se abate para oficiar de posavasos y bandeja. Quien ocupe el tercer lugar, como también los centrales del resto de las filas, no contará con apoyacabezas. El acceso a los asientos posteriores es fácil gracias a los portones laterales corredizos y el adelantamiento de las butacas de los costados. La altura del techo es lo suficientemente alta para que no sea necesario agacharse demasiado para abrirse paso hasta el fondo, y el piso completamente plano permite la fácil circulación.

La modularidad de cada hilera es total, permitiendo el ajuste longitudinal de las butacas, y en altura de los apoyacabezas, mientras que la segunda fila puede rotar por completo para quedar enfrentada con la tercera. Por supuesto que semejante capacidad de pasajeros le juega en contra a la del baúl, la cual no es informada, pero es poca al quedar sujeta a la utilización o no de la última fila. De ella solo se pueden plegar los asientos, y es posible deslizarla hacia adelante para ganar algo de espacio, pero el conseguido es apenas suficiente para dos bolsos chicos o mochilas.

En cuanto al confort para los pasajeros, cuenta con seis salidas de aire a lo largo de todas las plazas traseras y se puede comandar el aire acondicionado desde la consola o sino también desde el techo a la altura de la segunda hilera. Si tenemos en cuenta que no posee prácticamente capacidad de almacenaje si viajan 12, y que no existen portaobjetos en los laterales del techo, cada ocupante deberá llevar consigo sus pertenencias, aunque hay varios huecos para botellas o revistas. También le vendrían bien bandejas en los respaldos de cada butaca, y los únicos que cuentan con cinturones de seguridad de tres puntos son el conductor y el acompañante lateral.

Si bien mencionamos que hay lugar para 12, para el transporte profesional la CNRT la habilita para siete. En este último caso, la comodidad está asegurada para







El volante no es multifunción y solo se ajusta en altura. Tiene frenos a disco en las cuatro ruedas y cuenta con un espejo trasero para el estacionamiento.







todos, inclusive para quienes lo hagan en las butacas del fondo. Ahora, si se llenan todos los lugares, los de los asientos del medio viajarán un poco apretados a los costados, pero con algo de margen para las rodillas.

Lo que queda para el conductor no es poco, pero hay algunos detalles que podrían agregarse. Por un lado, la butaca se regula en altura, cuenta con espejos laterales lo suficientemente grandes que son acompañados por el trasero y la cámara, que facilitan el estacionamiento (una novedad con respecto a la gama re-

Ficha técnica

HYUNDAI H1 2.4 AT4

MOTOR
Naftero, delantero transversal, 4 cilindros en línea, 2,359 cm³ (88 x 97 mm), 4 válvulas por cilindro. **Inyección** electrónica directa. **Compresión:** S/D. Potencia máxima: 175 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 23 kgm a 4.200 rpm. **Relación CV/litro:** 73. **Relación peso/potencia:** 12,3 kg/CV.

TRANSMISION
Tracción trasera, caja automática de cuatro marchas. Relaciones: S/D

CHASIS
Suspensiones. Delantera independiente con barra de torsión y amortiguadores a gas. **Trasera de cinco articulaciones, con resortes y amortigudores a gas. Frenos:** discos en las cuatro ruedas delanteros ventilados. ABS/EBD. **Dirección asistida hidráulicamente con piñón y cremallera. Radio de giro:** 5,6. **Neumáticos:** 215/70 x 16". Llantas: 6.5J x16.

CARROCERIA
Minivan, 4 puertas, 12 plazas. **Cx=** S/D. **Peso:** 2.162 kg. **Tanque:** 75 litros. **Baúl:** S/D. **Largo/ancho/alto:** 5,125/1,920/1,925 m. **Entre ejes:** 3,200 m. **Trochas:** 1,68/1,66 m.

EQUIPAMIENTO
Airbags (2) • Aire acondicionado • Alerta de marcha atrás • Apertura de tanque de combustible desde el interior • Bluetooth • Butacas giratorios con apoyabrazos en segunda fila y deslizantes en tercera • Cámara de visión trasera • Espejos exteriores eléctricos • Faldones en guardabarros • Faros antiniebla delanteros • Levantavidrios delanteros eléctricos • Puertas corredizas en ambos lados • Reprodutor de CD, MP3, DVD • GPS • Retrovisor fotosensible • Rueda de auxilio homogénea (llanta de chapa) • Salidas de aire traseras (6) • Spoiler trasero con tercera luz de stop • Volante ajustable en altura









La capacidad del baúl queda sujeta a la utilización o no de la última fila, la cual solo puede adelantarse. El auxilio, por su parte, se encuentra por debajo de éste y es homogéneo.

lanzada el año pasado). En contrapartida, el volante solo se ajusta en altura y no es multifunción, no cuenta con control de velocidad crucero ni computadora de a bordo, aunque sí odómetro, representados en un display un tanto rústico, y tampoco tiene cierre automático de puertas, aunque sí trabas para niños. En la consola sobresale la pantalla tácil de 7" que queda un poco lejos del conductor, pero que cuenta con varias herramientas, como Bluetooth, reproductores de CD, MP3 y DVD y navegador satelital. Por último, en la guantera inferior se encuentran los cables adaptores para iPad, iPod y USB.

CON EL TRAJE DE CHOFER

Antes de subirnos quien suscribe calculaba que se trataría de un vehículo duro, pesado y poco cómodo para maniobrar. Sin embargo, todos esos preceptos se fueron derrumbando de a uno a medida que salimos del garage de Hyundai y encaramos hacia la autopista. En primer lugar, la dirección eléctricamente asistida permite suavidad en maniobras a baja velocidad (tiene un radio de giro de 5,6 metros), ayudando a llevar de la mejor manera posible semejante vehículo por la ciudad. El motor que trae es un 2.4 naftero. "Sí, naftero" se le debió repetir al incrédulo playero de la estación de servicio para que llene el tanque de 75 litros (cerca de $1.000 fueron necesarios desembolsar). La caja, es una automática convencional de cuatro velocidades, que cuenta con baja y una segunda marcha "impuesta" que empuja con mayor potencia en subidas y evita que las ruedas patinen en superficies deslizantes. Algo que viene bien tener a mano a la hora de ir con 11 atrás. En las otras versiones se ofrece una manual de seis marchas y una automática de cinco, por lo que ésta queda relegada ante ellas, haciendo que el motor trabaje algo enroscado en ruta. Nos sorprendió la exclente frenada de "100 a 0" (con dos ocupantes) en 41 metros, gracias al trabajo de los cuatro frenos a disco (delanteros ventilados) que detuvieron en una corta distancia a esta gran masa que es la H1 en movimiento.

¿A QUIENES APUNTA?

La H1 es ideal para familias numerosas y empresas que deseen trasladar a su personal o de remises para comitivas. En su momento, compitió con la Mercedes-Benz Viano, la cual ya no se vende más, y hoy por hoy no tiene rival directo en el país. Si bien la casa alemana ya comenzó la preventa de la Vito, ésta no llega al número de 12 pasajeros para que sea considerada como vehículo de trabajo y quede excenta de los impuestos "al lujo" automotor. Con el camino allanado, la H1 no es únicamente una buena opción porque no tiene rivales, sino porque su versatilidad justifica los U$S 45.500 que cuesta la versión probada.

▲ A FAVOR

- Versatilidad
- Habitabilidad
- Comportamiento dinámico
- Relación precio/producto

▼ EN CONTRA

- Caja automática de solo cuatro marchas
- Capacidad del baúl
- Faltantes en equipamiento de cofort
- Sin control de estabilidad

CALIFICACION

CARROCERIA		
Espacio interior **20**	14	7,0
Equipamiento de serie **20**	14	7,0
Terminación/Materiales **20**	16	8,0
Capacidad de baúl **15**	10	6,7
Diseño **15**	10	6,7
Percepción de calidad **10**	8	8,0
Suma 100	**72**	**7,2**
SEGURIDAD		
Activa/pasiva **40**	25	6,3
Dist. de frenado en frío **15**	11	7,3
Dist. frenado en caliente **15**	11	7,3
Dosificación del pedal **10**	8	8,0
Luces **10**	6	6,0
Visibilidad panorámica **10**	7	7,0
Suma 100	**68**	**6,8**
CONFORT		
Suspensiones **25**	17	6,8
Posición de manejo **15**	10	6,7
Asientos delanteros **15**	11	7,3
Climatización **15**	11	7,3
Asientos traseros **10**	8	8,0
Insonorización **10**	8	8,0
Instrumental **10**	7	7,0
Suma 100	**72**	**7,2**
PRESTACIONES		
Aceleración **25**	16	6,4
Consumo **20**	13	6,5
Potencia - CV/litro **15**	12	8,0
Velocidad máxima **10**	7	7,0
Recuperaciones **10**	7	7,0
Eficiencia de tracción **10**	8	8,0
Autonomía **10**	7	7,0
Suma 100	**70**	**7,0**
MANEJO		
Comp. dinámico **25**	17	6,8
Maniobrabilidad **15**	9	6,0
Estabilidad direccional **10**	6	6,0
Agrado de conducción **10**	7,5	7,5
Selector de caja **10**	7	7,0
Relaciones de caja **10**	7.5	7,5
Dirección **10**	7	7,0
Sensibilidad al viento **10**	6	6,0
Suma 100	**67.5**	**6,8**
Subtotal producto 500	**349,5**	**7,0**
COSTO/BENEFICIO		
Precio comparativo **30**	26	8,7
Valor/posib. de reventa **10**	6.5	6,5
Garantía **10**	9	9,0
Suma 50	**41.5**	**8,3**
TOTAL 550	**391**	**7,1**



Todo un lujo

Manenjar una VW Amarok es algo que hemos hecho a destajo desde que se lanzó al mercado. Y pese a las reiteraciones, es algo que siempre disfrutamos, ya que es la "menos pick up de las camionetas".

La novedad más reciente del modelo, y que motivó este nuevo contacto, fue la aparición de la versión limitada Ultimate (con precios entre 486.570 y 591.790 pesos), que a diferencia de la Dark Label, está basada en la opción con mayor equipamiento (Highline Pack) agregando todos los ítems opcionales disponibles en el modelo en un solo paquete por un valor de 42.000 pesos.

Esos elementos son faros bixenón con iluminación led, llantas de 19", tapizados de Alcántara (de exquisita textura), nueva barra San Antonio y elementos decorativos, entre otros, que se unen a mejoras en la línea 2016 como el nuevo volante, protección de la correa dentada y sensor eléctrico de agua en el diésel.

Sin someterla al trabajo duro al que una Amarok también sabe responder, nuestro derrotero se basó en el placer de conducción y contempló el trayecto que va desde el aeropuerto de San Rafael hasta el valle de Las Leñas (ida y vuelta), transitando veloces caminos de ripio y también de asfalto (en buen, mal y pesimo estado).



El interior conocido pero con nuevo volante. Llantas de 19", faros de led con bixenón y la nueva barra San Antonio.







Allí nos aprovechamos una vez más del buen desempeño del conocido biturbo 2.0 de 180 CV asociado a la caja automática de ocho marchas y la tracción inteligente 4-Motion para transportar con comodidad a cuatro pasajeros. La gama de la Ultimate incluye además las opciones 4x2 manual, 4x2 AT con caja reductora, y 4x4 manual.

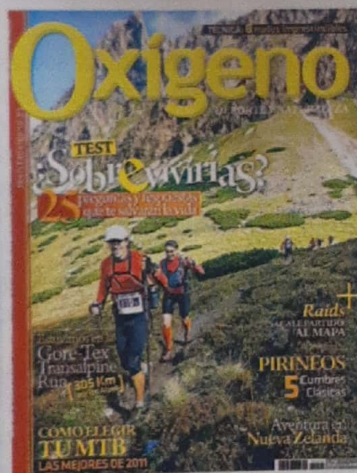
Las revistas más vendidas de Europa



















¡Ya están en tu kiosco!

Y si acaso no brillara el sol...



El "Flaco" Spinetta era un gran fanático de los autos. Como artista multifacético, dedicó una pequeña parte de su vida a dibujar criaturas sobre ruedas que desde el destilaban un aura tan exquisita como su música. Genial creador de sensaciones, su arte se logró expresarse pese a las imposiciones comerciales. ¿Será hoy en día la industria del automóvil al diseñador lo que las discográficas para los artistas de la música?

Por **HERNAN CHARALAMBOPOULOS**

Y si acaso no brillara el sol..." ¿Y si acaso nunca más brille en nuestra profesión? Después del terremoto de humo con epicentro en Wolfsburg y algunas repercusiones en Baviera, queda claro que la masificación del automóvil, su peso en la economía y en la política, deja cada vez menos espacio a lo que el ser humano como elemento unitario pueda incorporar.

Ya nadie quiere hacer autos lindos. Hoy la prioridad es simplemente hacer girar la maquinaria de enormes corporaciones que dentro del contexto planetario tienen mucho más peso que la mayoría de los países. El CEO de un grupo como VW o GM es seguramente más poderoso que muchos presidentes de países.

Ante semejante contexto, estos personajes tienen que ocupar su tiempo en cuestiones tales como atender el deseo de accionistas, planificar el destino de los centenares de miles de obreros y demás quehaceres vitales que los alejan cada vez más del principal atractivo que tiene para nosotros esta disciplina: fabricar automóviles que nos despierten pasiones.

Les propongo que imaginen esta escena de una presentación: el señor del que hablábamos tiene que ver la nueva gama de productos de su corporación. Generalmente, de diseño no entiende nada. En una empresa con un promedio de seis a diez marcas a cargo como estos conglomerados de los que hablamos, este señor se pasea con su gusto delante de los objetos que tiene por delante con su visión personal del negocio. Luego de escuchar con relativa atención nuestras justificaciones y mientras su séquito palaciego anota con puntillosa precisión cada gesto y detalle del evento, decide qué hacer. El problema no es lo que decide, sino cómo se aplica, aunque a veces el problema también es lo que decide...

Su gusto personal se verá inevitablemente aplicado en todas las marcas. Allí es donde la cosa comienza a ponerse chata.

Muchos directores obedientes de estas empresas tienen sueldos anuales que se cuentan en siete cifras y llega un momento en el que tienen mucho más para perder que para ganar. No van a entablar batallas morales por una línea que dibuja o desdibuja su criatura. A la hora de proponer piensan en su cuenta bancaria, los 4X4 que les da la empresa, el seguro de salud, la jubilación abultada...

"¿Cómo lo quiere, señor...? ¿Así? Aquí lo tiene..." Del otro lado, está el joven diseñador que no tiene nada que perder y mucho por ganar. Por eso arriesga. En estructuras más pequeñas y menos burocratizadas, el mensaje del joven tiene menos filtros y gente más audaz que lo hace llegar límpido hasta arriba.

A todo esto hay que agregarle factores de organización y logística de recursos como, por ejemplo, que un grupo que posee tantas marcas no discrimina sus estudios, sino que los hace trabajar en diferentes proyectos "para potenciar los recursos". Esto termina infectando la genética de una marca con otra ya que un diseñador se encuentra trabajando para muchas marcas. Sucedió con GM históricamente y con sus hermanos de Detroit y sucede hoy con VW y también con el lenguaje de Renault-Nissan, que deja ver sin tapujos que el crossover genético entre Japón y Francia existe: sushi con champagne.

Entonces, ante un panorama de multinacionales que piensan más en su cuota de poder y posicionamiento planetario... ¿qué espacio puede quedar para un profesional del diseño más que agachar la cabeza y someterse al yugo que impone este nuevo orden?

En tiempos como estos de fuertes discusiones, resulta saludable dejarse caer y sumergirse en un análisis coyuntural de lo que ofrece nuestra noble profesión: pide subordinación al gran orden, casi como el que les pedía la iglesia en el Medioevo a los artistas, ya que por entonces la sacra institución era el único cliente que tenían...

Luego llegaron los burgueses, más algunos nobles inquietos, y la cosa comenzó a cambiar: se llamó Renacimiento. El hombre pasó a ser el centro del mundo nuevamente y no las organizaciones.

¿Quiénes serían estos personajes salvadores del arte hoy en día en el mundo del automóvil? Sin dudas, las empresas pequeñas y los autos artesanales o de mediana escala. Allí queda el último refugio del arte aplicado al automóvil y, como tal, lleno de maravillosas imperfecciones, tan cálido y humano como el grito de los ambientalistas contra el humo que les venden en formato de felicidad y "sonrisas rubias de barrio especial" viajando sobre ruedas.

Empezamos con la inocente retórica de Spinetta y terminamos empapados de furia "ricotera". Las pasiones despiertan esto de viajar del sol al bajofondo, y si de autos se trata, siempre en primera fila para dar y recibir. Cuando no las tengamos más, será momento de abrir un maxikiosco o una lencería.

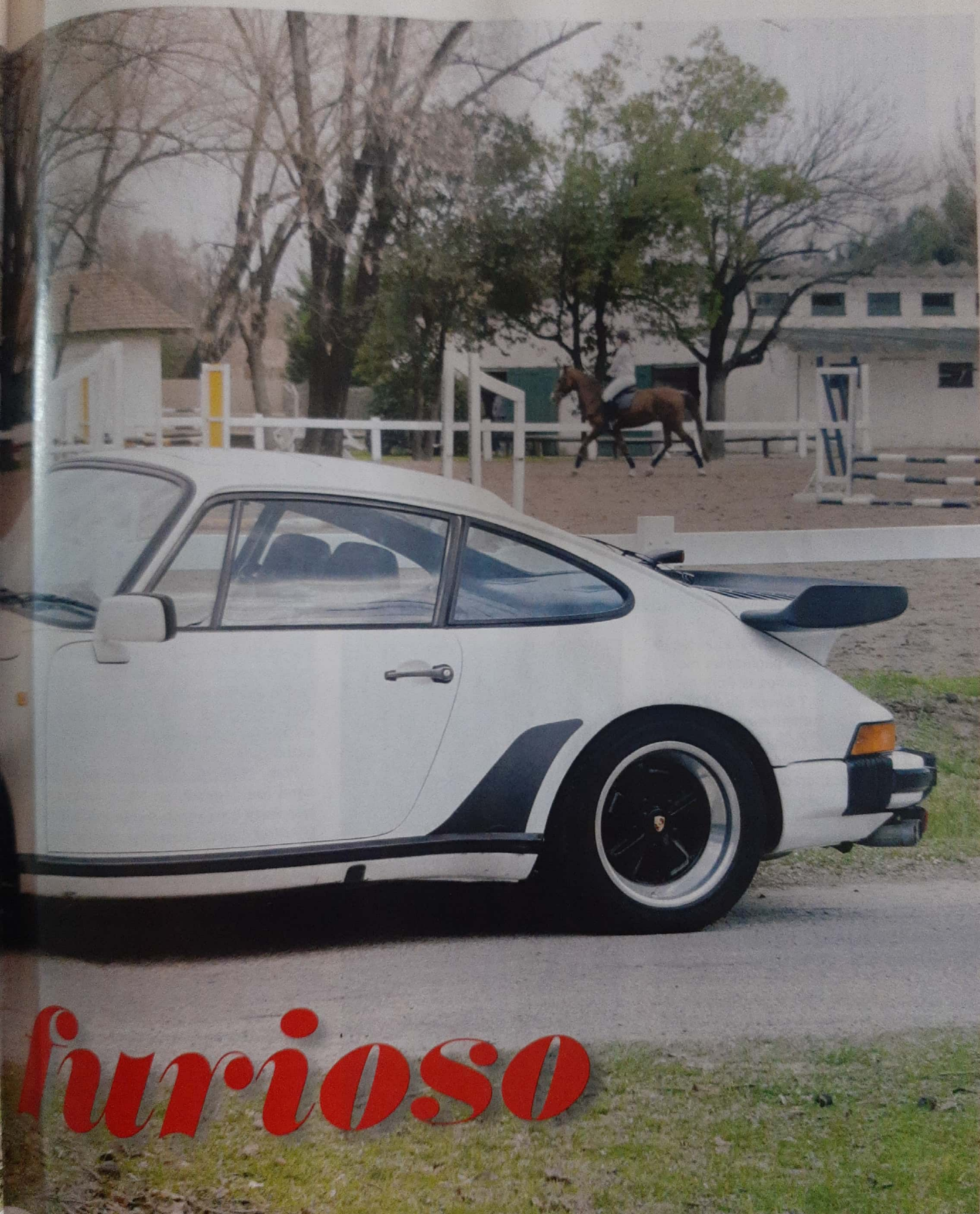
Por lo pronto, a seguir hablando de autos...



Decir Porsche es decir 911. En esta nota le mostramos un ejemplar Turbo con más de treinta años de antigüedad y en impecable estado.

Por **FEDERICO RAFFO**
Fotos: **MIGUEL TILLOUS**

Rápido y



furioso

Hace unos años, en estas páginas les mostrábamos el Porsche 911 T Coupé de 1970 y comentábamos que para cualquier iniciado en el mundo del automóvil la marca Porsche era mágica, gracias a que Ferdinand Porsche desarrolló diseños brillantes y singulares de automóviles deportivos, como también el práctico y económico "Escarabajo". Había iniciado un camino que fue jalonado por modelos destacados, algunos por su funcionalidad y otros por su desarrollo deportivo, todos efectivos y rendidores. Por ejemplo, proyectos de autos de competición para Audi y Cisitalia. Sus descendientes tomaron la posta haciendo que la marca llegue a la actualidad con un prestigio insuperable.

El 911 es la demostración cabal de esos atributos, que con adaptaciones continuas pudo proyectarse hasta el presente y convertirse en el mito que hoy conocemos. Fue y es el producto estrella y la nave insignia de Porsche.

Durante la Segunda Guerra Mundial, Porsche colaboró con el desarrollo de varios proyectos militares, como lo hicieron la mayoría de los industriales alemanes de ese tiempo, no porque fueran simpatizantes del régimen sino porque aprovecharon estas políticas para conseguir recursos que les facilitaran avanzar en lo que realmente les interesaba: los automóviles.





Instrumental muy Porsche con información completa. Selector de cambios de vástago largo y cuatro relaciones.

Pero, al finalizar la contienda, Ferdinand fue detenido en Dijon, junto a su hijo Ferry y su yerno Anton Piëch. Ferry y Anton fueron liberados rápidamente, pero Ferdinand recién recuperó su libertad al cabo de tres años. Dos años después tuvo un accidente cerebrovascular del cual no se recuperó y murió semanas más tarde, el 30 de enero de 1951. A pesar de esto, alcanzó a ver la puesta en producción del auto popular que había diseñado, el Volkswagen Escarabajo.

En 1948 había nacido oficialmente la empresa Porsche, cuya planta se radicó en Gmünd, Austria.

Ferdinand pudo completar los diseños que su hijo había ideado durante su ausencia, entre ellos el primer Porsche de calle: el 356 que tenía mecánica Volkswagen. Para 1950, la fábrica tuvo que mudarse a Zuffenhausen, cerca de Stuttgart, porque la demanda los obligaba a expandirse.

Fueron muchas las modificaciones que









Genio y figura del Porsche 911 Turbo. Butacas tapizadas en cuero, llantas con neumáticos de perfil generoso y alerón posterior con tercera luz de stop.

recibió el 356: nació con 40 CV hasta llegar a potencias de 75 y 95 CV en diferentes versiones y una velocidad máxima que podía alcanzar los 190 km/h. Era muy apreciado por la clientela pero llegó el momento de reemplazarlo, lo que se transformó en una complicada tarea.

356 X 911

El desarrollo comenzó con el motor. El diseño del auto lo realizó Ferdinand Alexander Porsche (Butzy), hijo de Ferry, bajo las órdenes de Erwin Komenda, que era el jefe de diseño de la empresa. Las formas esbozadas por Butzy debían transformarse y ser llevadas a la práctica por Komenda; esto provocó muchas discusiones, que fueron zanjadas por el propio Ferry, quien debió intervenir para terminar de darle rumbo al proyecto.

Con la misma configuración del 356, el motor estaba ubicado en la parte trasera

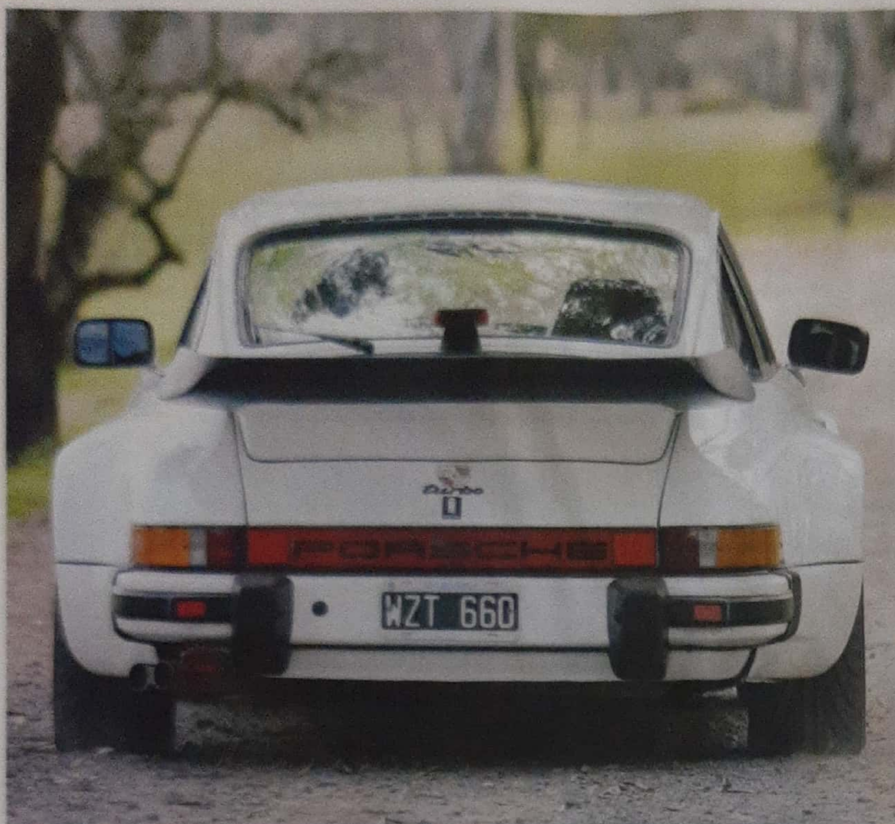


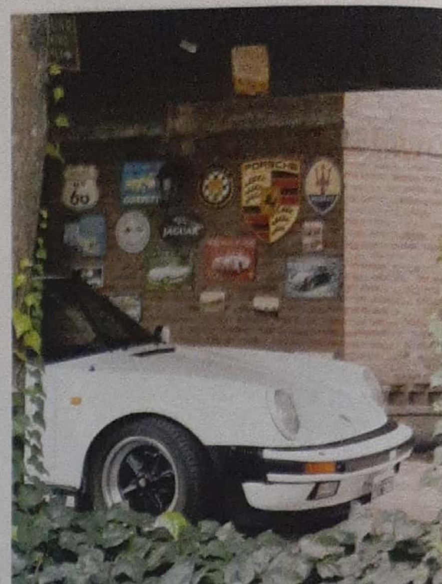
y era refrigerado por aire, con dos litros bóxer de 6 cilindros que entregaba 130 CV a 6.100 rpm. Construido casi totalmente en aluminio para disminuir el peso sobre el tren trasero, contaba con árbol de levas a la cabeza y sistema de lubricación por cárter seco.

Fue presentado en 1963 en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt y fue evolucionando hasta que, en 1974, se lanzó el 911 Turbo 3.0 (930) que fue el primero en ser turboalimentado. Diez años después se veía como el que les presentamos en las imágenes de esta nota.

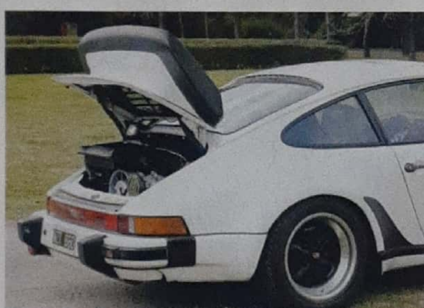
Sus formas externas dejaban ver su personalidad: faldones anchos que cubrían las súper dimensionadas cubiertas, un excepcional alerón trasero que a la vez cumplía las veces de entrada de aire para el intercooler y un faldón delantero generoso, que era el encargado de tratar de mantener la liviana trompa pegada al piso.

De este auto puedo hablar en primera persona, porque con uno igual, hace unos veinte años, pude volver de Mendoza a Buenos Aires por la Ruta 7. Era como un caballo de pura sangre que había que manejarlo con firmeza y decisión. Para andar rápido había que estar siempre concentrado, porque sus reacciones podían llegar a ser violentas si se lo trataba de mala manera. Había que medirse para no sobrepasar el límite.









Pasarruedas traseros ensanchados y caucho generoso. Primer plano del motor bóxer de 3,3 litros refrigerado por aire que entrega 300 CV.

Sus butacas deportivas eran duras y muy ergonómicas, con una cómoda posición de manejo; la trompa se perdía de vista para aguzarse pero siempre quedaban a la vista los salientes guardabarros que servían de referencia.

El tamaño de las cubiertas y la dureza de suspensión transmitían al volante cualquier aspereza del asfalto. Al poner primera y comenzar a rodar, uno quedaba pegado al asiento y pronto debía poner segunda, la palanca de cambios tenía un largo recorrido y, como todos los 911, su pedalera no era colgante y para accionar exigía muchas veces el freno o el embrague y que rápidamente se tuviese que levantar el talón del pie del piso.

Cuando se lo aceleraba había un tiempo de retardo hasta que llegaba al régimen en donde comenzaba a actuar el turbo; en la entrada a las curvas y cuando se producía ese enganche, la trompa perdía adherencia y empezaba a subvirar, por eso al acelerador había que usarlo progresivamente. Ya dentro de la curva y con el tren delantero apoyado, debía seguir dosificando el pie derecho porque el sobreviraje se manifestaba si uno no mantenía la cautela. Las cubiertas de gran tamaño colaboraban junto con la suspensión deportiva a que, ante un exceso, este no terminara en un problema.

Decididamente se trataba de un auto que no era el ideal para un inexperto, pero una vez que uno conocía sus reacciones era un verdadero generador de adrenalina.

Nos cuenta el dueño de este 911 que lo tiene desde 2010, lo usa los fines de semana y, cuando puede, participa de los eventos del Club Porsche.

FICHA TECNICA

PORSCHE 911 TURBO (TYPE 930) - 1984

MOTOR

Tipo: trasero longitudinal, 4 tiempos, 6 cilindros opuestos (bóxer), 2 válvulas por cilindro, un árbol de levas a la cabeza por bancada, refrigerado por aire.
Diámetro por carrera: 97 x 74,4 mm
Cilindrada: 3.299 cm^3
Alimentación: Inyección Bosch K-Jetronic y Turbo-compresor KKK con intercooler.
Compresión: 7:1
Potencia/rpm: 300 CV a 5.500 rpm
Transmisión: tracción trasera, caja manual de 4 velocidades y M.A.
Embrague: monodisco seco

SUSPENSIONES

Delantera: independiente de tipo McPherson, con resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.
Trasera: independiente con brazos oscilantes, con resortes helicoidales, amortiguadores telescopios y barra estabilizadora.
Dirección: de piñón y cremallera.
Frenos: de discos ventilados en las cuatro ruedas con doble circuito hidráulico servoasistido.

CARROCERIA

Chasis: monocasco
Tipo: coupé dos puertas
Trocha delantera: 1,432 m
Trocha trasera: 1,501 m
Distancia entre ejes: 2,272 m
Largo: 4,291 m
Ancho: 1,775 m
Altura: 1,320 m
Peso: 1.320 kg
Tanque: 80 litros
Llantas: De aleación Fuchs
Neumáticos: delanteros 205/55 VR 16", traseros 225/50 VR 16"

PERFORMANCES

Velocidad máxima: 275 km/h
Aceleración de 0 a 100 km/h: 5,2 seg
Consumo promedio: 16,4 l/100 km

CORREO DE LECTORES

Criticón

DE ESTEBAN · esteban-at@hotmail.com

Con at en las manos y una sensación que se vuelve a repetir desde hace varios números...
CC: ¿Sin un mísero: "Hola, Excelentísimo"?
Yo los vi nacer, noté el esfuerzo que han hecho para ofrecernos, a quienes disfrutamos de los autos, una revista que estuviera a la altura de las circunstancias. Y debo decirles que a veces lo lograron.
CC: Aplauso, medalla y beso para nosotros.
Y otras veces se quedaron sin nafta. Espero que estas palabras sean tomadas de forma constructiva.
CC: Ah no, viene de reproche la carta. Hablando en serio, siempre leemos las críticas constructivamente para que las otras secciones mejoren. Esta página nunca se queda sin combustible, así como sin tinta esta pluma.
Pues no en vano tengo el N° 1 (Peugeot 504 SRX). Pasaron muchas crisis y mucho trabajo, pero algo tiene que cambiar, todo cambia, ¿no?
Creo que la sección de Automercado y su interminable lista de precios no tiene sentido. Sobre todo cuando los precios no son reales. Si me acercara a una agencia a pagar un precio publicado por ustedes, sería motivo de "gaste" de los muchachos por el resto del año. Sé que son precios pasados por las terminales, pero me parece que, hasta que no se pongan de acuerdo terminales y concesionarios, deben ser ignorados.
CC: La sección quedó desvirtuada por la situación del país. Como usted dice, las terminales informan una cifra y nosotros cumplimos con el deber de publicarlo. Imagínese que nadie publicase precios sugeridos oficialmente, los concesionarios tendrían el poder de cobrar lo que ellos quisieran y nadie tendría ningún argumento para contradecirlos. Y difícilmente las terminales se pongan de acuerdo con los concesionarios. Por otro lado, nadie escribe para felicitarnos cuando encuentra un concesionario urgido de venta (tienen que pagar alquiler, empleados, impuestos, etc.) y consigue un auto a precio sugerido o más bajo.



Por otra parte, Clio, Corsa, Palio Fire, Siena Fire, son autos que han dado muchas satisfacciones y que seguramente lo siguen haciendo, pero creo que no merecen más espacio en esta revista. No veo qué más pueden dar.
CC: Faros nuevos y logos más grandes.
No me vengan con que "el modelo 2016 cambia las ópticas y el logo es más grande".
CC: Perdón. Igualmente el mercado y los lectores se actualizan. Al igual que las exigencias de la actualidad. Lo que ayer fue bueno, hoy puede ser malo ante los avances, por eso a veces tenemos que volver a subirnos a modelos ya conocidos por más que su única novedad sea la forma de los retrovisores.
El Chery Fulwin fue superior al Clio en el último comparativo. Para muestra basta un botón, ¿no?
CC: Justamente es lo que acabo de explicar, si no incorporábamos al Clio en el comparativo, ¿cómo sabíamos fehacientemente que es mejor o peor que un producto nuevo y chino?
"¿Para qué cambiar?" titularon el informe del VW Vento, auto cuyo cambio fue "sutilísimo". Según ustedes, ¿ameritaba la tapa principal un auto que no cambia nunca? Creo que el informe de precios paralelos merecía la tapa.
CC: Acá entran a jugar los criterios y podríamos discutirlo todo el día, tal cual se hace en la redacción.
Y este tipo de vehículos hace que se repitan conceptos en forma constante. Imagino que para ustedes no debe ser fácil encontrar los detalles. Por ahí si les dan una vuelta de tuerca a las formas de describir resulte más ameno.
CC: Anotamos la sugerencia. Aunque también tenga en cuenta que usted es un fiel seguidor de las líneas de auto test. Pero algunos lectores adquieren un ejemplar por un auto y no sería justo para esa persona no tener toda la información del modelo, o decirle: "acá tiene la Prueba Express, pero si quiere saber más compre también el número donde publicamos la Prueba completa". Si bien desde el punto de vista comercial no es mala idea.
No es que haya escuchado un discurso de esta piba... ¿Cómo se llama?... ¡Esta piba que habla y habla todo el tiempo en la tele!... Pucha, no me sale... Será que cuatro horas de discurso me dejaron atontado. Pero los cambios siempre son bienvenidos , y yo seguiré aquí para tirarles de las orejas cuando se vuelvan a dormir.
CC: No sabemos a quién se refiere, y siempre serán bienvenidas las críticas constructivas. Veo que tampoco hay despedida de su parte.
Lo saluda atentamente, el Contestacorreo.
Por una cuestión de espacio su carta fue editada. Discúlpenos.

Parecidas pero diferentes

DE BENJAMIN BELL · benja_bell@yahoo.com.ar

Estimados tuercas de auto test...
CC: Tuercas, tornillos, arandelas, tenemos de todo.
Quería consultar por la diferencia entre la DSG de VW y la Powershift de Ford Focus.
CC: Su mail cayó en esta casilla y la de consultorio y nos peleamos con Juárez para contestárselo. Finalmente nos pusimos de acuerdo y el profe dijo: "la DSG y la PowerShift son cajas de tecnología de doble embrague, la parte mecánica es prácticamente igual en las dos, aunque con algunas soluciones propias de cada marca". O sea, no hay grandes diferencias, aunque las sensaciones de manejo de una y otra son totalmente distintas, eso corre por mi cuenta.
Por otro lado, ¿cómo funcionaría una de un embrague tipo Tiptronic?
CC: A grandes rasgos, la Tiptronic es una caja automática convencional, con acople hidráulico, convertidor de torque, conjuntos de engranajes epicicloidales (satelitales), embragues multidisco y frenos de suncho. Por otra parte, que quede claro que todas las cajas de transmisión son mecánicas, la selectora de cambios es automática.



Desde ya, muchas gracias. Abrazo.
CC: Desde acá otro.

Como el Che

DE RB · mecanoseg@hotmail.com

Su eminencia, le mando estas líneas para pedirle la intervención de la revista, tome el mando de la misma y ponga en cajas a los pichis rebeldes que están haciendo las pruebas.
CC: Lo que usted propone sería algo así como un golpe de Estado. Tratemos de aleccionar a estos pichis rebeldes. Después de todo, como reza el dicho, los chicos son el futuro.
En sus hechos obran en forma contraria a los preceptos de la revista y merecen ser aislados antes de que hagan mayor daño.
CC: A uno ya lo mandamos al freezer a pensar en lo que hizo.
Aún no salgo de mi asombro por la elección de estos pichis en la prueba de los chicos low cost que forma parte de la revista de marzo 2015. Quienes más o menos sabemos y nos apasionan los autos venimos predicando hace años en contra de la que yo considero nefasta política de las automotrices mercosureñas de ofrecer espejitos de colores a los clientes, autos con "blutu" y pantallita, pero que gracias a Latin NCAP, hemos confirmado que en caso de un choque a la velocidad permitida en las avenidas de la Capital no brindan seguridad física a los pasajeros. Los chirimbolos de accesorio (que eventualmente se podrían comprar como opcional) son más prioritarios que la vida de las personas.
CC: Me cayó simpático con lo de "blutu". Pero sepa que la industria automotriz es un negocio y ninguna marca masificará un elemento que encarezca sus productos de volumen a menos que el mercado se lo demande, y usted y yo sabemos que eso no pasa en Argentina, o que el Gobierno los obligue, como pasó con el ABS y doble airbag.
Considero que hoy ningún auto que no brinde la seguridad mínima que se debe esperar a esta altura del siglo XXI puede resultar opción de un tester profesional. Tenemos que seguir luchando y predicando para que la gente exija más y que las terminales comiencen a entender que aquello que ellos consideran bajo el título de usuarios o consumidores, en realidad son personas de carne y hueso que tienen una vida que vivir y familias.
CC: Lo entendemos y lo primero que predicamos es la seguridad. Es nuestro primer reclamo, créalo. Pero tampoco seamos más papistas que el Papa; por ejemplo, no veo muchas protestas contra los colectivos de línea, que carecen de cinturones de seguridad para los pasajeros que, encima, en su mayoría viajan parados.
Con respecto a la prueba, no puedo sino estar en total desacuerdo con la alternativa seleccionada, Nissan March. Considero que el ganador debería ser el Etios. Si bien el puntaje obtenido por el March es superior, obtuvo un patético resultado de dos estrellas en la prueba de Latin NCAP, en tanto el Etios obtuvo un resultado digno de cuatro.
CC: auto test tiene la obligación de evaluar todos los aspectos de un vehículo y el ganador de un comparativo es el más equilibrado. Por supuesto que hay rubros más importantes que otros, pero ninguno tiene el poder de anular a otro.
Considerando, además, que el March/Micra Europeo demostró ser más seguro que el Mercosur, solo queda pensar que a Nissan no le interesa la vida del consumidor de estas latitudes. Elegir un auto de esta marca es premiar esta nefasta práctica.
CC: Hay otras publicaciones que se orientan exclusivamente a la seguridad de los modelos. Pero ese absolutismo no lo vemos como una crítica integral a un modelo que es a lo que nos dedicamos.
Si yo sé que mi vida y la de mis hijos está menos protegida, no hay manera de que pueda considerar al March superior al Etios. Ni hablar del bochornoso caso del Clio Mío. Avise si puedo ayudarlo en algo para hacerles comprender a estos revolucionarios testers que su vida, la de sus hijos/esposas/amigos vale más que una conexión "blutu" o unas llantas de aleación.
CC: Completamente de acuerdo con usted. Aunque entienda que nosotros solo podemos informar sobre ventajas y desventajas de un modelo, pero la última decisión siempre la va a tener el cliente, y hoy la mayoría prefiere los espejitos de colores.
¡Hasta la victoria siempre!
CC: Tenga cuidado si visita Bolivia.



Quiere un Mégane

FEDERICO ACOSTA · onlyrock73@gmail.com

Hola, Sr. Contestacorreo, gran iluminador de nuestras dudas e ignorancias.
CC: Sería algo así como un xenón de sabiduría.
Mi nombre es Federico Acosta.
CC: El mío... ¿Pensó que me iba a hacer pisar el palito y revelar mi verdadera identidad?
Quisiera saber si usted me recomienda comprar un Mégane II Dynamique 1.9 DCi 2007. ¿Es verdad que su consumo es de 5 litros cada 100 km y que su autonomía es de 1.000 kilómetros?
CC: Mi entidad divina me impide dar recomendaciones comerciales. Pero sepa que estaría adquiriendo un buen producto. Por otra parte, es real. En nuestras pruebas dio 4,9 l/100 km a 100 km/h, con una autonomía de unos 1.140 kilómetros.
¿Qué tipo de gasoil lleva? ¿Sabe de alguna falla en su motor? ¿El sistema de arranque a tarjeta es confiable?
CC: Evidentemente le erró las teclas. Usted quiso poner "consultorio técnico". Pero lo vamos a orientar. No tengo registro de fallas crónicas de ese motor, lo que no quita el hecho de que está adquiriendo un auto usado, y eso es una lotería. El sistema de tarjeta es confiable, pero, otra vez, depende del trato durante los 8 años. Y, ya que se trata de un auto europeo, common rail turbo intercooler, no dudaría en cargar Euro.
Aquí en Mar del Plata casi no hay de estos autos. Solo encontré uno con 110 mil km a 132 mil pesos, pero me dicen que hoy los gasoleros ya no tienen mercado, que después es difícil venderlos.
CC: Y, como dice el Director, es un auto al que hay que buscarle un novio.
Desde ya, muchas gracias por existir y hacer la mejor revista de autos de Argentina.
CC: Ahora no se equivocó con los halagos. Muy bien. Le mando un saludo.



Escaneado con CamScanner

LA HEGEMONIA, DETERIORADA

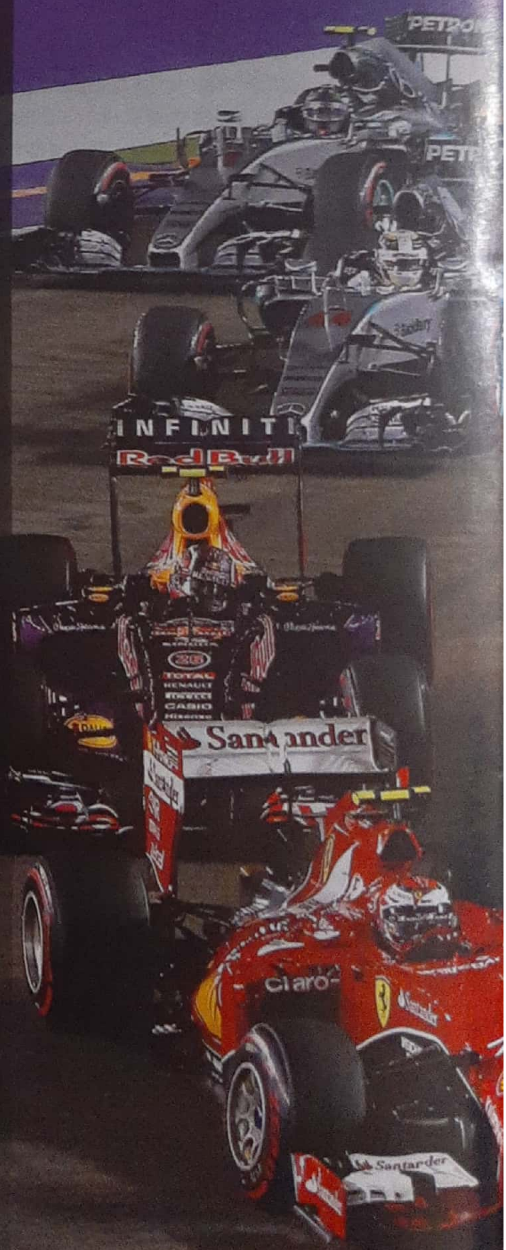
Los abandonos de Rosberg y Hamilton, sumados al firme avance de la hueste roja, ponen sal y pimienta en el tramo final de la temporada con la lucha entre Mercedes y Ferrari.

Por CARLOS R. NEIRA · Fotos: LATPHOTO.CO.UK

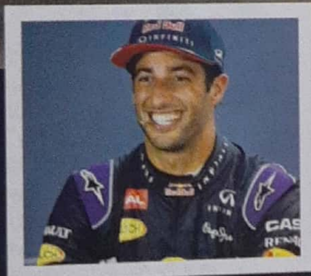
Tras el descanso veraniego, la F1 encaró la recta final del año con un ajetreado septiembre, cuando comenzaron a verse grietas en el hasta ahora inquebrantable desempeño de la escuadra alemana. Por el lado de Mercedes, Hamilton había mandado en Monza durante todo el fin de semana: fue el más rápido en las tres instancias de entrenamiento, se quedó con la pole –la séptima consecutiva de 2015– y se mantuvo en la vanguardia durante los 61 giros en el mítico escenario italiano. En contrapartida, Rosberg, faltando dos vueltas y cuando parecía destinado al podio, sintió como explotaba su eficiente pero carrereado impulsor. Nico estaba tercero, pero aspiraba aún a desplazar a Vettel.

Ganando por un campo, el moreno obtenía así su séptima victoria del año y se alejaba de su rival directo, su compañero de equipo. Pero ahí surgió una duda. Tras varios reventones de neumáticos, en Pirelli se supuso que estos se debían a que los equipos estaban inflando con menos presión de la aconsejable; entonces logró que la FIA estableciera un requisito de presión mínima, que Mercedes no había cumplido. Por eso, se investigó y se comprobó que la presión en las gomas de ambas flechas plateadas estaba fuera de reglamento. De todos modos, se apercibió pero no se produjo la penalización que quizás le hubiera quitado la victoria a Hamilton, quien se escapaba así del asedio de Rosberg. En el podio, Hamilton fue acompañado por Vettel y Massa, mientras que Bottas quedaba cuarto con Williams, como el brasileño.

Por supuesto que a la siguiente, en el estrecho circuito callejero de Singapur, Mercedes puso la presión de aire en su punto reglamentario. Y, salvo en el primer entrenamiento, donde la obtención de buenos registros no es significativa, los Mercedes fueron superados reiteradamente por los Ferrari y los Red Bull. Vettel le quebró la seguidilla de poles a Hamilton con una diferencia de un segundo y medio, una enormidad en los tiempos que corren. Hasta la qualify, se llegó a pensar que los Mercedes estaban guardando algo, pero el sábado terminó con una cruda realidad: los autos alemanes mostraban que no estaban para ganar, algo insólito hoy en día. Entre Vettel y Hamilton, además, se les habían colado Ricciardo, Räikkönen y Kvyat; es decir que Ferrari y Red Bull los habían superado netamente. La carrera fue de desarrollo lineal: siempre Vettel primero, controlando Ricciardo, Kimi y Kvyat, pese a los cuatro autos de seguridad que se produjeron, uno de ellos debido a que un peatón apareció inopinadamente circulando con tranquilidad por el borde la pista. Kvyat tuvo la mala fortuna de no aprovechar los momentos de neutralización para cambiar neumáticos y eso lo relegó a lo que hubiera sido quizás un merecido podio. A todo esto, Hamilton, que trataba de no perder de vista a los punteros, promediando la carrera decidió abandonar ante la pérdida de performance del Mercedes; se especuló con una falla del motor, pero el equipo acusó recalentamiento de la caja de cambios. Evidentemente, lo que había comenzado mal terminó... mal. El triunfo de Vettel y la ausencia de ambos Mercedes en el podio colocaba al cuádruple campeón en una posición más esperanzadora, materializada en 8 puntos menos que Rosberg y 49 menos que Hamilton. Con su tercera victoria,



A la derecha, el podio de Singapur. A la izquierda, retrato de Ricciardo





por otra parte, Ferrari cumplía con creces con un anhelo de mínima establecido por su capo Maurizio Arrivabene: ganar dos carreras y llegar a cuatro podios en 2015.

En el Gran Premio de Japón, en Suzuka, la amargura y el desconcierto por la fallida experiencia de Singapur, fue borrada de un plumazo por obra y gracia de un trabajo de los técnicos de Mercedes y una impecable labor de Lewis Hamilton, quien se impuso de punta a punta en una carrera que tuvo como su episodio previo a una qualify en la que el moreno había sido superado por su coequiper Rosberg. Pero el alemán, una vez más, falló en la largada y Hamilton, una vez más, se hizo brillantemente de la vanguardia.

Bottas y Vettel lidiaron por la posición de escolta, mientras que el Mercedes N° 6 tardaría en recuperarse para ocupar el segundo puesto final, manteniendo a raya a Vettel, con lo que el podio repitió exactamente el resultado de la carrera nipona del año pasado. Hamilton tuvo sólo un momento de zozobra al acusar una extraña vibración producida por los neumáticos, que no pasó a mayores. En las primeras vueltas, un encontronazo entre Ricciardo y Massa, los mandó a boxes a reponer el caucho afectado, quitándoles posibilidades. Este uno-dos de la estrella, estira las ventajas de Hamilton sobre su compañero a 48 puntos, cuando aún faltan disputarse cinco GG.PP. de la actual temporada.

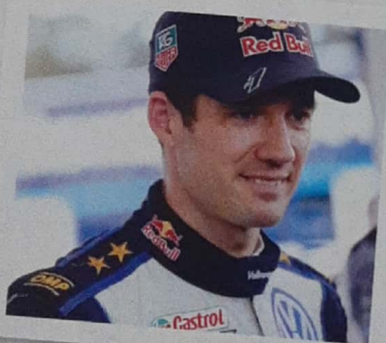




RALLY DE AUSTRALIA POR EL WRC

Ogier ya no puede ser alcanzado

Tal como se veía venir, el World Rally Championship consagrará por tercera vez consecutiva al francés Sébastien Ogier como su campeón, en las tres oportunidades en su rol de primer piloto del equipo oficial de Volkswagen, que se vale de unidades Polo R. En el país oceánico, con epicentro en Coffs Harbour de la región de Nueva Gales del Sur, se corrió sobre caminos de tierra, resultando vencedor el binomio Ogier-Julien Ingrassia por apenas doce segundos sobre Jari-Matti Latvala, su compañero de equipo; tercero fue Kris Meeke con Citroën DS3, cuarto Andreas Mikkelsen, también con VW Polo R, quinto Hayden Paddon con Hyundai i20 y sexto Ott Tanak, con Ford Fiesta. En la división WRC2, el vencedor fue Nasser Al-Attiyah con Citroën.



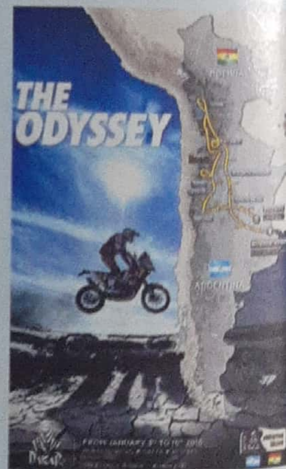
Con esta victoria, el tricampeón reunió ya 235 puntos contra 134 de Latvala, cuando se disputaron diez de las trece pruebas programadas; Ogier venció en siete y resultó dos veces segundo; sólo en una, la de nuestro país, no sumó puntos. En el historial del rally mundial, solo tres pilotos lo superan en cantidad de títulos conseguidos, Sébastien Loeb, con nueve, y Tommi Mäkinen y Juha Kankkunen, ambos con cuatro. Todavía restan aún tres fechas del programa 2015: los rallyes Tour de Corse, en Francia, el de Cataluña, en España y el de Gales, en Gran Bretaña.



EL RECORRIDO DEL DAKAR QUE VIENE

Bajo el cielo de Argentina y Bolivia

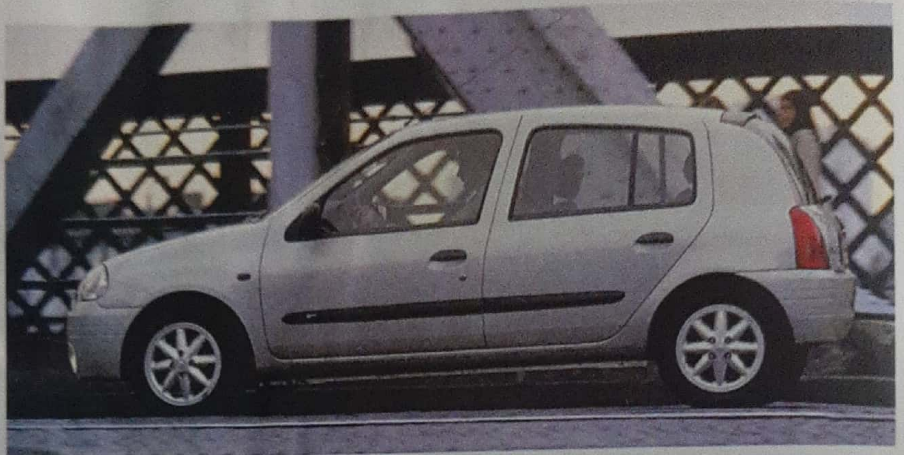
El Rally Dakar 2015, que será el octavo desde que se corre en el cono sur americano, volverá a sus orígenes por su carácter binacional. Proyectado inicialmente por cuatro países, Argentina, Bolivia, Chile y Perú, estos dos últimos declinaron su participación, por lo que a lo largo de 8.000 kilómetros transitarán mayormente por nuestro país, con tres etapas que recorrerán el sur de Bolivia, que por primera vez recibirá a las cuatro categorías, ya que en las ediciones anteriores no hubo etapa en aquella tierra para los automóviles. La gran carrera comenzará el 2 de enero en Buenos Aires, con un parque de largada en las instalaciones de Tecnópolis; el día siguiente se cumplirá la primera etapa con destino a Carlos Paz, y en días sucesivos se cumplirán los siguientes trayectos: 2ª Carlos Paz-Termas de Río Hondo; 3ª Termas de Río Hondo- San Salvador de Jujuy, 4ª Jujuy-Jujuy; 5ª Jujuy-Uyuni (Bolivia); 6ª Uyuni-Uyuni; 7ª Uyuni-Salta y, tras el día de descanso del 10 de enero, 8ª Salta-Belén; 9ª Belén-Belén; 10ª Belén-La Rioja; 11ª La Rioja-San Juan, 12ª San Juan-Carlos Paz y 13ª Carlos Paz-Rosario, donde la carrera terminará a orillas del Paraná el día 16. Así, la organización ASO recalculó el recorrido de la prueba, que por un momento se temió que fuera cancelada.



consultoriotecnico@motorpress.com.ar

PROBLEMAS CON EL ARRANQUE

Heber Alarcón de Buenos Aires



Estimados, me dirijo a ustedes para comentarles el problema que tengo y que me brinden una posible solución. Poseo un Renault Clio 1.9 diésel con el motor F8Q atmosférico de 65 CV, modelo 2001. Hace unos días empezó a no arrancar. Lo llevé a un taller sospechando que no calentaban las bujías y me dijeron que era el temporizador de precalentamiento. Cuando lo retiré del taller, el auto empezó a arrancar perfecto en frío, cosa que no hacía, y no en caliente: el auto queda aproximadamente cinco horas detenido y arranca perfecto; así que tiene que tratarse de lo contrario a que no calienten las bujías, porque debería arrancar en temperatura y no en frío. El testigo de precalentamiento en el tablero, cuando el auto está frío, queda prendido unos segundos y en temperatura solo parpadea.

AJ: El comportamiento de la falla hace pensar que es el temporizador, que por el año del modelo se debió reemplazar al reparar el motor.

También, cuando logra arrancar en caliente falla como si estuviera marchando en 2 o 3 cilindros y, luego de unos segundos, se normaliza solo. Yo le reparé el motor completo hace unos meses, ¿será que les tenían que dar otra calibración a los inyectores? Igualmente, esto empezó junto con el tema del supuesto temporizador.

AJ: Por el sistema de inyección que tiene ese auto, no descarte que exista alguna burbuja en el circuito que, al funcionar el motor, se autopurga. No estaría de más repasar las conexiones. De todas maneras, para dar un diagnóstico más aproximado es necesario ser testigo de la falla.

INYECCIÓN A AGUA

De un anónimo



Vi que BMW instaló un sistema de inyección de agua para refrigerar los motores. Yo tenía entendido que, si le entra agua al motor, es un desastre.

AJ: La inyección de agua en motores turbo y en algunos aspirados de competición muy comprimidos se usa para bajar la temperatura de la cámara y disminuir el riesgo de detonación, que quita potencia y puede causar roturas importantes.

Pero después, averiguando, encontré incluso que en Argentina hay un sistema parecido (hidroinyección Fioramonti). Si es tan bueno y ya se conocía, ¿por qué no está masificado? ¿Es tan bueno como dicen?

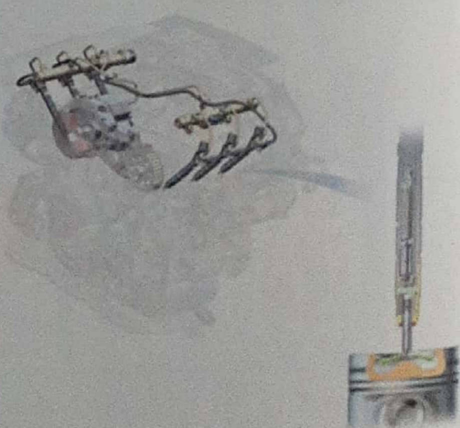
AJ: ¿Quién lo dice? Si lo fuera, estaría aplicado en los motores de serie. Tuvo alguna razón de ser hace muchos años, cuando convivían las naftas de 83 a 85 octanos (común) con las de 93 a 95 octanos (súper). Lo de BMW con la tecnología actual puede entenderse como una forma de enfriar la cámara y aumentar la compresión, que es ganar potencia, utilizando naftas de uso comercial.

DIFERENCIAS ENTRE MONO Y MULTIPUNTO

Jorge Zavala, Buenos Aires

¿Qué es la inyección monopunto y por qué hay tan pocos motores con este sistema?

AJ: Es la que inyecta con un solo inyector y se usó poco porque era mejor el carburador en algunos aspectos. Por esto, fue reemplazada por la inyección multipunto.



LOS MOTORES Y LA GLOBALIZACIÓN

Germán Esquivel, Santa Fe

¿Me podría explicar (aunque sea rápidamente por el espacio) qué diferencias hay entre los motores de antes y los actuales, que cada vez consiguen más potencia con menos cilindrada?

AJ: Es fruto de la evolución en los diseños, de los materiales que se utilizan, de las máquinas que los trabajan, de la eficiencia de los combustibles y lubricantes, de los sistemas de carburación (presiones y pulverización de inyección), de encendido, etc., etc., etc.

Y, por otra parte, ¿cómo pueden hacer para que un mismo motor tenga tantas configuraciones? Mi ejemplo es el 1.6 THP de PSA y BMW. Ustedes en **auto test** siempre lo elogian, y tiene versiones con 156, 163 y hasta 200 CV. ¿Qué cambia entre uno y otro?

AJ: La globalización de la economía (que no se hizo para que el humano trabaje menos y se desarrolle como tal, como nos lo hicieron creer en la década del 60) lo volvió necesario y posible en función del costo industrial y del hecho de que hoy existen programas de diseño y desarrollo de motores comunes a las industrias automotrices (cada vez son más parecidos los motores de las distintas marcas); algunas de estas, en ese rubro, constituyen un grupo. Este motor al que hace referencia tiene mayoría de partes en común, block, tapa de cilindros, válvulas y también algunos sistemas. Con el turbo, reglajes de levas, inyección, encendido y alguna otra configuración, erogan esa variedad de potencia. Algunas partes mecánicas sometidas a distinta potencia hacen igualmente diversos los materiales utilizados.



Ultimo momento



LANZAMIENTO

Toyota Etios Platinum

Es la nueva versión tope de gama, pero que está ajustada a mil unidades. Entre lo novedoso se destacan los tapizados en cuero, sensor de estacionamiento, pantalla de 6,1", cámara de retroceso, navegador satelital, DVD, TV Digital, Bluetooth, llantas específicas de 15" y detalles cromados exteriores e interiores. El motor es el mismo 1.5 de 16 válvulas y 90 CV que equipan el resto de los Etios, el cual se asocia a una caja manual de cinco marchas. La versión hatch cuesta $207.300 y la sedán, $216.000, ambas con una garantía de tres años o 100 mil kilómetros.

EN ARGENTINA

Llegaron los nuevos Mini Cooper

La cuarta generación del cinco puertas británico ya llegó al país y se vende en dos versiones: Cooper Pepper (U$S 68.200) y S Chili (U$S 77.500). El primero monta un motor 1.4 de 136 CV y 23,5 kgm de par, y el segundo lleva un 2.0 de 192 CV y 30,6 kgm. Ambos pueden acoplarse a una caja manual o automática de sexta (esta última se ofrece como opcional por U$S 2.000). A diferencia del 3 puertas, es 16 centímetros más largo, alcanzando los 3,98 metros, y aumentó 7,2 cm la distancia entre ejes para llegar a los 2,56 metros. Por último, de serie trae siete airbags, control de estabilidad y tracción, climatizador bizona, sistema multimedia con pantalla táctil de 8" y llantas de aleación de 16".



auto test

Director General Editorial: Carlos F. Figueras
cfigueras@motorpress.com.ar

Subdirector: Martín Simacourbe
msimacourbe@motorpress.com.ar

Editor ejecutivo: Marco Pérego

Redacción: Lucas Amestoy

Colaboradores: Carlos Neira, Juan M. Compte, Hernán Charalambopoulos y Federico Raffo

Equipos Operativos Especiales: Mariano Maggi y Eugenio Breard

Diseño Gráfico: Carlos Peralta

Fotografía: Miguel Tillous

motor press argentina

Presidente: Adrián Lualdi
alualdi@motorpress.com.ar

Director de Publicidad área Autos: Sebastián Ottino
Director de Publicidad área automercado: Pablo Carbone
publicidad@motorpress.com.ar

Directora de Administración: Bibiana Beccari
bbeccari@motorpress.com.ar

Ituzaingó 648 (1141) Ciudad de Buenos Aires
Tel. 4363-5700. Fax: 4363-5749
Publicidad: Tel. 4363-5728

motor presse international

Presidents: Dr. Volker Breid / Norbert Lehmann
CEOs: Dr. Volker Breid / Henry Allgaier

Director Product Development: Robert Wiljan

Impresión: IPESA
Magallanes 1315 - 1288 - Buenos Aires, Argentina
Tel.: (005411) 4303-2305 al 10. www.ipesa.net

Servicios Exteriores: Revista Carro (Brasil), Motorpress Ibérica (España), Auto Motor und Sport (Alemania), Automóvil Panamericano (México)

auto test es una publicación mensual propiedad de **Motorpress Argentina S.A.**, Ituzaingó 648 (1141) Capital Federal, Tel. 4363-5700, Fax 4363-5749.
E-mail: autotest@motorpress.com.ar

Registro de Propiedad Intelectual Nº 304.429.
Ejemplares atrasados: Ituzaingó 648 (1141) Capital Federal. ISSN: 15140016.
Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. Av. Entre Ríos 919 - 1º piso, Tel. 4305-3854/3908.
Distribuidor en Interior: Distribuidora Interplazas S.A. (DISA), www.disinterplazas.com.ar, Pte. Luis S. Peña 1836, Capital Fed.

Tel. 4305-3160/9377, 4304-9377.

Impresa en la República Argentina.

Octubre 2015

auto motor sport Es publicada en:

Bulgaria
China
Croacia
República Checa
Alemania
Hungría
Noruega
Polonia
Rumania
Slovaquia
Suecia
Turquía

Otros miembros internacionales del grupo

Argentina auto test
Brasil Carro
Francia L'Automobile
Mexico Automóvil Panamericano
Portugal Auto hoje
España autopista
Suiza auto-illustrierte



La revista ***auto test*** editada por **Motorpress Argentina S.A.** es miembro del Instituto Verificador de Circulaciones